



Les grandes heures
de Lotus en Formule 1

RENAULT

F1 TEAM

EN ORDRE DE MARCHE

**CARLOS
GHOSN**

Il présente officiellement
ce mercredi l'organigramme
de l'équipe française

**FRÉDÉRIC
VASSEUR**

Il devient le nouveau
directeur de la
compétition

**ALAIN
PROST**

Pourquoi il reste
dans l'ombre
pour le moment

FR : 3,95 € - DOM :
5,20 € - TOM :
1100 XPF - BEL :
4,20 € CH : 7,30 FS
- AND : 4,20 €
CAN : 8,10 \$ Can
ESP : 4,20 € - ITA :
4,20 € - LUX : 4,20 €
MAR : 41 DH
MAY : 6 € - PORT :
CONT. : 4,70 €

24 HEURES DE DAYTONA

**LIGIER
SUPER STAR**

Grâce à l'équipe ESM,
une voiture française
s'impose pour la
première fois dans la
grande classique US



Houmell

M 01130 - 2048 - F - 3,95 €



NUMÉRO EXCEPTIONNEL

AUTO
hebdo

40
ANS

REVIVEZ 40 ANS DE SPORT AUTOMOBILE

Nos 40 pilotes
Nos 40 personnalités
Nos 40 voitures de course
et des entretiens exclusifs...

EN KIOSQUE À PARTIR DU MERCREDI 10 FÉVRIER

disponible en numérique dès lundi 8 février 22h00



plus d'informations sur autohebdo.fr

48-50 BOULEVARD SÉNARD,
92210 SAINT-CLOUD
Contacts
Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.
Fax : 01 46 02 09 10.
courrier@autoh.hommell.com
Abonnements / 01 47 11 22 86

ADMINISTRATION
AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur général
Michel Hommell
Directeur général et Directeur de la Publication Jean-Claude Lebon
RÉDACTION
Rédacteur en chef Philippe Séclier
Rédacteur en chef adjoint Romain Bernard
Grands reporters Éric Bellegarde, Éric Briquet, Patrick Camus, Jean-Michel Desnoues, Thibaut Villemant
Chef de rubrique (World Racing & Courses France) : Jean-Claude Romec
Reporters Jean-Luc Taillade, Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel (web)
Secrétaire général de la rédaction Philippe Beauquesne
Secrétaires de rédaction Karol Alhaire, Sophie Pierre, Erwan Serveau
Assistante Sarah Slimani

VISUEL
Directeur artistique Ivan Lecamus
Rédacteurs graphistes Jimmy Rullier, José Vilela
Dessins Jean-Louis Fiszman
COLLABORATEURS
B. Asset, Ph. Charles, T. Goubin, F. Hurel, J. Lillini, M. Lizin, J.M. Teissedre
CORRESPONDANTS
R. Alezra, B. Gros, P. Ciret, G. Coeffe, F. Fayman, B. Galand, F. Guenot, A. Lauret, F. Lombard, B. Salliy, J. Teitgen, N. Thériet, T. Tsuzuki.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ
Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour 92 517 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél. : 01 46 94 84 24, Fax : 01 46 94 00 90
Directeur commercial T. Remond
Directeur du pôle auto X. Paindavoine
INFORMATIQUE ÉDITORIALE
Directeur adjoint de l'informatique éditoriale C. Denis, assisté de F. Barrillet
Directeur technique adjoint D. Leblay
Responsable des développements informatiques P. Surbled
Responsable pôle digital Hélène Regnaud

Chef de projet web Sabine Gros La Faige
PETITES ANNONCES Responsable M.-B. Pinheiro,
ABONNEMENT, VPC
Service clientèle
Tél. : 01 47 11 22 86
Directeur du service abonnements P. Ribeiro Tél. : 01 47 11 22 96.
Responsable du service abonnements M. Mascarade
abonnements@sfep.fr

RESPONSABLE PROMOTION ET PARTENARIATS
Karine Léade - kleade@hommell.com
Tél. : 01 47 11 22 39
SALONS C. Gomes
FABRICATION L. Rossigneux
DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)
IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S. Zone Industrielle 45 300 Manchecourt.
DISTRIBUTION Prestalis
AUTOHEBDO BELGIQUE
Caira Edition sprl
Avenue A.J. Slegers, 46/14 à 1200 Bruxelles +32 (0)2 772 08 50
Email : arnaud.dellacour@auto-hebdo.be
Editeur responsable : Arnaud Dellacour - Caira Edition sprl



Dépôt légal de parution.
N° de commission paritaire : 0617K81794.
N° ISSN : 0395-4366



DPPI / F. BAUDIN

DPPI / F. BAUDIN



DPPI



DPPI / E. VARGOULU

N'ATTENDEZ PLUS !

Chaque lundi, dès 22 heures, AUTOhebdo est désormais téléchargeable en version numérique sur iPad, tablettes Android, Mac et PC.

Voir nos offres d'abonnement page 46.

N° 2048 3 FÉVRIER 2016

BRIEFING 4
360° 6

FORMULE 1
RENAULT ANNONCE LA COULEUR 12

HISTOIRE
LOTUS : BONS ET MAUVAIS GÉNIES 20

WRC
INTERVIEW CROISÉE ANDREAS MIKKELSEN MADS OSTBERG 36
PREVIEW SUÈDE 42

CHRONIQUE
ÉRIC CAMILLI 44

WORLD RACING & COURSES FRANCE 47
IMSA 24 HEURES DE DAYTONA 48
ANDROS SUPER-BESSE 60

ÉCHAPPATOIRE 62

DÉBRIEFING 66

AUTOhebdo.fr
L'actu en direct sur le net



Pour trouver AUTOhebdo www.hommell-magazines.com / www.trouverlapresse.com ou abonnez-vous pages 46 et 67.

Photos de couverture : Courtesy by IMSA/DPPI

Pour nous conformer à la Loi Évin du 10 janvier 1991, nous pouvons avoir modifié graphiquement certaines photographies diffusées dans ce numéro.

BRIEFING

ÉDITO

Préparatifs

Le mois de février, qui vient de démarrer, s'annonce chargé. Non seulement 2016 est une année bissextile, mais plusieurs rendez-vous très importants nous attendent. Ça commence dès ce mercredi, avec la conférence de presse de Carlos Ghosn, entouré de son aréopage, pour présenter la nouvelle équipe Renault en Formule 1. Ça continue ce vendredi, avec la liste des engagés aux 24 Heures du Mans dévoilée par l'ACO et qui comptera 58 voitures au départ, une première depuis 1956. Pour ceux qui ne peuvent pas patienter, les pages qui suivent concernant ces deux sujets majeurs peuvent être dégustées comme des amuse-gueules. Mais le plat de résistance, votre hebdo préféré vous le servira la semaine prochaine, avec un numéro spécial de 116 pages pour fêter dignement nos 40 ans. C'est peu de dire que les jours qui viennent vont compter double pour notre rédaction. Après le numéro 2000, paru il y a un an, nous nous apprêtons à écrire un nouveau chapitre de l'histoire de ce magazine. En attendant, l'équipe Ligier, elle, vient d'entrer dans la légende des 24 Heures de Daytona. Une voiture française qui s'impose pour la première fois en Floride, franchement, si ce n'est pas un magnifique cadeau, ça ?

PhS

POUR SON GRAND RETOUR EN F1, RENAULT PRÉSENTE NATURELLEMENT UNE VOITURE TOUTE JAUNE !



→ Commander vos anciens numéros sur www.hommell-magazines.com



Promotion ou mise sur la touche pour l'ingénieur allemand, promu responsable du département compétition client d'Audi ? Seul, l'avenir nous le dira...



Selon nos informations, l'ingénieure de piste de Tréluyer-Fässler-Lotterer, Leena Gade, serait aussi en partance.



Chris Reinke quitte le programme LM P1

AUDI SPORT SE RESTRUCTURE

Quand elle s'est répandue, la nouvelle n'a pas manqué de faire du bruit dans le paddock des 24 Heures de Daytona (voir p.48 à 59. Ndlr). « L'information voulant que Chris Reinke remplace Romolo Liebchen à la tête de Audi Customer Racing est correcte. Cela sera effectif le 1^{er} mars 2016. Le successeur de Chris Reinke (à la tête du projet LM P1. Ndlr) sera décidé ultérieurement. » Voilà pour le communiqué officiel signé Jürgen Pipig, responsable de la communication d'Audi Sport. Pour le reste, Liebchen est accusé d'avoir perdu trop d'argent ces derniers temps, alors que la tendance n'est pas à la dépense au sein d'un VW Group en pleine tourmente, suite à ce que certains surnomment le « dieselgate ». Le nouveau responsable du Projet LM P1 n'est pas encore connu, mais la décision ne semble pas urgente. Il faut savoir que l'organigramme a été quelque peu bouleversé, début 2015, par la nomination à la direction technique de Jörg Zander. Plus rigoureux et bien plus impliqué dans la vie de l'équipe LM P1 que son prédécesseur Martin Mühlmeier, il occupe une place prépondérante dans l'effectif, et n'a

pas hésité à couper quelques têtes. L'ancien pensionnaire de Toyota, BAR, Williams ou encore Brawn GP en F1, n'est pas du genre à faire de sentiments. Le LM P1 restera en 2016 la mission prioritaire du Dr Wolfgang Ullrich, unique boss à tenir les ficelles. L'Autrichien laissera de nouveau le DTM à son bras droit, Dieter Gass. Mais comment interpréter le changement de poste de Chris Reinke, qui semble bénéficier de la pleine confiance de ses employeurs ? Au vu de l'importance que revêt la compétition client chez Audi, il s'agit assurément d'une promotion. Même si tous ne partagent pas cet avis, étant donné que le rôle paraît moins prestigieux. Ne s'agit-il pas d'un moyen de lui assurer un poste à long terme au sein de la firme aux quatre anneaux, à un moment où l'avenir de la marque en LM P1 s'inscrit en pointillés ? Nul ne le sait pour l'instant hormis, peut-être, le principal intéressé. Reste que si Audi veut poursuivre son engagement en Endurance au-delà de 2017 — qui est aussi la dernière année de contrat du Dr Ullrich — les ingénieurs vont devoir se pencher très vite sur la petite sœur de la R18. La décision, si elle n'est pas déjà prise, devrait donc être imminente. Il semblerait, de plus,

que ce changement de poste inattendu ne serait pas le seul prévu. L'autre mouvement de taille qui serait, selon nos informations, en train de toucher l'effectif LM P1, concerne Leena Gade, l'ingénieur de course ayant accompagné le trio Fässler-Lotterer-Tréluyer dans tous ses succès, et notamment ses trois victoires aux 24 Heures du Mans (2011, 2012 et 2014. Ndlr). Si l'Indienne devrait rester dans la maison, elle quitterait son poste. Si cette nouvelle se confirme, il serait intéressant de connaître la réaction du Dr Ullrich, qui a déjà vu partir chez Porsche, fin 2014, Kyle Wilson-Clarke, ingénieur de la voiture de Duval et Kristensen, en 2013 et 2014. Et ce, un an après avoir vu son prédécesseur, Howden Haynes, quitter lui aussi le navire... Enfin, il se pourrait qu'il faille s'attendre, sous peu, à un changement à la tête de Quattro GmbH, avec le remplacement de Heinz Hollerweger par Stephan Winkelmann, qui céderait les rênes de Lamborghini Automobili à Stefano Domenicali. Décidément, après le départ pour McLaren F1 de Jost Capito, actuel directeur de VW Motorsport (voir Ah n°2046. Ndlr), ça bouge beaucoup au sein des branches compétition du géant allemand. **T. Villemant (à Daytona)**

LA LISTE DES ENGAGÉS AUX 24 HEURES DÉVOILÉE CE VENDREDI **LE MANS A CHOISI** **SES 58 ÉLUS**



Les concurrents intéressés par un engagement en WEC, en ELMS ou aux 24 Heures du Mans (18-19 juin) avaient du 18 décembre au 25 janvier pour envoyer leur dossier de demande d'invitation à l'ACO. La semaine dernière, les différents comités de sélection (*voir ci-contre*. *Ndlr*) se sont réunis pour choisir les heureux élus. Dans la Sarthe, la construction des nouveaux stands permettra d'accueillir deux concurrents supplémentaires et donc de passer à une grille de 58 voitures. Ils devraient être 60 en 2017. Le GTE Pro pourrait avoisiner la quinzaine de pro-

tagonistes contre neuf l'an passé. Peu enclin à voir Ford se tailler la part du lion, Ferrari aurait notamment poussé ses écuries partenaires américaines à traverser l'Atlantique pour venir prêter main-forte à AF Corse, qui défend ses intérêts sur l'intégralité du WEC. Le gros point d'interrogation concerne Larbre Compétition, qui se rapproche chaque année un peu plus d'un engagement dans la catégorie. Le niveau du LM P2 devrait également augmenter encore d'un cran avec l'arrivée, notamment, des deux BR01 du SMP Racing. En WEC, une trentaine de voitures

devrait en découdre sur les neuf manches prévues au programme, sachant que LMEM (Le Mans Endurance Management) souhaiterait éviter de dépasser les 32 autos, pour des raisons de logistique. L'ELMS n'est pas en reste. Si le GTC n'existe plus suite à la création de la Michelin GT3 Le Mans Cup, qui officiera en course de support, les LM P3 devraient être omniprésentes. Pour connaître, au plus vite, les engagés en ELMS, en WEC et aux 24 Heures du Mans, rendez-vous vendredi en début d'après-midi sur autohebd.fr. **T. V.**

Le Comité de Sélection pour Le Mans...

Pierre Fillon :
Président de l'ACO

Patrick Gruau :
Président-Adjoint de l'ACO

Jacques Leseur :
Administrateur de l'ACO

Frédéric Lenart :

Directeur Général de l'ACO

Frédéric Henry-Biabaud :
Membre du Comité Directeur
de l'ACO

Jacques Olivier :
Président de la Ligne Régionale
Bretagne-Pays de la Loire

Vincent Beaumesnil :
Directeur Sports de l'ACO

Fabrice Bourrigaud :
Directeur Esprit Le Mans
Développement

Thierry Bouvet :
Délégué Technique International

... et pour le WEC

Pierre Fillon :
Président de l'ACO

Gérard Neveu :
Directeur du WEC

Vincent Beaumesnil :
Directeur Sports de
l'ACO

Lindsay Owen-Jones :
Président de
la Commission
Endurance à la FIA
+ 2 autres
représentants de la FIA



NOTRE LISTE PRÉVISIONNELLE

SÉRIE	VOITURE	EQUIPE	PILOTES	PROBABILITÉ	
WEC	LM P1	Porsche 919 Hybrid	Porsche Team*	Bernhard-Hartley-Webber	★★★★
WEC	LM P1	Porsche 919 Hybrid	Porsche Team	Dumas-Jani-Lieb	★★★★
WEC	LM P1	Audi R18	Audi Sport Team Joest	Fässler-Lotterer-Tréluyer	★★★★
WEC	LM P1	Audi R18	Audi Sport Team Joest	Di Grassi-Duval-Jarvis	★★★★
WEC	LM P1	Toyota TS050 Hybrid	Toyota Racing	Buemi-Davidson-Nakajima	★★★★
WEC	LM P1	Toyota TS050 Hybrid	Tpyota Racing	Conway-Kobayashi-Sarrazin	★★★★
WEC	LM P1	CLM P1/01-AER	ByKolles Racing	Trummer-Kaffer ?	★★★★
WEC	LM P1	Rebellion R One-AER	Rebellion Racing	Beche-Heidfeld-N. Prost	★★★★
WEC	LM P1	Rebellion R One-AER	Rebellion Racing	Imperatori-Kraihamer-Tuscher	★★★★
WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Extreme Speed Motorsport	Cumming-Dalziel-Derani	★★★★
WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Extreme Speed Motorsport	Brown-Sharp-Van Overbeek	★★★★
WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Ricardo Gonzalez Racing by Morand	Albuquerque-Ri. Gonzalez-B. Senna	★★★★
	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Oak Racing	Maris-Merlin-Nicolet	★★★
WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	G-Drive Racing	Berthon-Rusinov	★★★★
ELMS	LM P2	Gibson 015S-Nissan	G-Drive Racing	Dennis-Dolan-Van der Garde	★★★★
WEC	LM P2	Alpine-Nissan	Signatech Alpine	Menezes ? Chatin ? Lapierre ?	★★★★
WEC	LM P2	BR01-Nissan	SMP Racing	K. Ladygin-Petrov-Shaytar	★★★★
WEC	LM P2	BR01-Nissan	SMP Racing	Mediani-Minassian-Aleshin	★★★★
ELMS	LM P2	BR01-Nissan	Courage	Coletti	★★★
WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	KCMG*	Bradley-Howson	★
WEC	LM P2	Gibson 015S-Nissan	Strakka Racing	J. Kane-Leventis-Watts	★★★★
WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	David Cheng Racing*	Cheng-Tung	★★★★
WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	Booth / Lowdon		★
ELMS	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Greaves Motorsport		★★★★
ELMS	LM P2	Gibson 015S-Nissan	Team LNT*	Hoy	★
ELMS	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Krohn Racing	Krohn-Jönsson	★★★★
ELMS	LM P2	Oreca 05-Nissan	Thiriet by TDS Racing	Thiriet	★★★★
ELMS	LM P2	Oreca 05-Nissan	DragonSpeed	Hedman	★★
ELMS	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Panis-Barthez Compétition	Barthez-Buret ?	★★★★
ELMS	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	So 24 ! by Lombard Racing	Lombard-Capillaire ?	★★★★
ELMS	LM P2	Oreca 03R-Judd	Race Performance*	Leutwiler	★★★★
ELMS	LM P2	Morgan LM P2-Nissan	Pegasus Racing	Taitinger-Roussel-Schell	★★★★
	LM P2	Morgan LM P2-Nissan	Pegasus Racing		★
ELMS	LM P2	Oreca 05-Nissan	Eurasia Motorsport	De Bruijn-Gommendy-Jun Jin	★★★
ELMS	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Algarve Pro Team	Munneman-Winslow	★★★
ELMS	LM P2	Oreca 03R-Nissan	Murphy Prototypes		★★★
IMSA	LM P2	Ligier JS P2-Honda	Michael Shank Racing*	Negri Jr-Pew-L. Vanthoor	★★★★
ELMS	LM P2	Oreca 03R-Nissan	Ibanez Racing	Perret	★
WEC	GTE Pro	Ferrari 488 Italia GTE	AF Corse	Bruni-Calado	★★★★
WEC	GTE Pro	Ferrari 488 Italia GTE	AF Corse	Bird-Rigon	★★★★
IMSA	GTE Pro	Ferrari 488 Italia GTE	Risi Competizione	Fischella-Vilander	★★★★
NAEC	GTE Pro	Ferrari 488 Italia GTE	Scuderia Corsa	Pier Guidi	★★
WEC	GTE Pro	Porsche 911 RSR	Dempsey Racing by Proton	Christensen-Lietz-Henzler	★★★★
	GTE Pro	Porsche 911 RSR	Porsche team Manthey	Bamber-Christensen-Makowiecki	★★★★
	GTE Pro	Porsche 911 RSR	Porsche team Manthey	Estre-Pilet-Tandy	★★★★
WEC	GTE Pro	Aston Martin Vantage GTE	Aston Martin Racing	Stanaway-Turner-Adam ?	★★★★
WEC	GTE Pro	Aston Martin Vantage GTE	Aston Martin Racing	Nygaard-Sorensen-Thiim ?	★★★★
WEC	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing	Pla-Mücke	★★★★
WEC	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing	M. Franchitti-Priaux	★★★★
IMSA	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing	Briscoe-Westbrook-Dixon	★★★★
IMSA	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing	Hand-D. Müller-S. Bourdais	★★★★
IMSA	GTE Pro	Chevrolet Corvette C7.R	Corvette Racing	Garcia-J. Magnussen-R. Taylor	★★★★
IMSA	GTE Pro	Chevrolet Corvette C7.R	Corvette Racing*	Gavin-Milner-J. Taylor	★★★★
WEC	GTE Am	Chevrolet Corvette C7.R	Larbre Compétition		★★★★
ELMS	GTE Am	Chevrolet Corvette C7.R	AAI Motorsport	Chen	★★
WEC	GTE Am	Aston Martin Vantage GTE	Aston Martin Racing	Dalla Lana-Lamy-M. Lauda	★★★★
ELMS	GTE Am	Aston Martin Vantage GTE	TDS Racing*	Dermont-Perera	★★★★
ELMS	GTE Am	Aston Martin Vantage GTE	Beechdean Motorsport	Howard	★★
WEC	GTE Am	Ferrari 458 Italia GTE	AF Corse	Aguas-Collard-Perrodo	★★★★
	GTE Am	Ferrari 458 Italia GTE	AF Corse		★★★
ALMS	GTE Am	Ferrari 458 Italia GTE	Clearwater Racing*	Sun	★★★★
IMSA	GTE Am	Ferrari 458 Italia GTE	Scuderia Corsa*	T. Bell-Segal-Sweedler	★★★★
WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	Abu Dhabi Racing by Proton	Al Qubaisi-Heinemeier Hansson-Long	★★★★
WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	Proton Competition	Ried	★★★
WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	Gulf Racing UK	Wainwright	★★
IMSA	GTE Am	SRT Dodge Viper GTS-R	Riley Motorsports	J. Bleekemolen-Keating-M. Miller	★★
ELMS	GTE Am	Ferrari 488 Italia	Formula Racing*	Laursen-Mac-C. Nielsen	★★★
ELMS	GTE Am	Ferrari 488 Italia	JMW Motorsport		★★
	56° stand	Morgan LM P2-Audi	Team SRT41*	Sausset-Tinseau	★★★★

* Qualifié d'office

★★★★ Très probable ★★★ Fort probable ★★ Probable ★ Incertain

3

Ayant noué un partenariat avec le Rebellion Racing, Dunlop va faire son retour cette année dans la catégorie LM P1 après trois ans d'absence.



RENAULT F1 TEAM

MALDONADO S'EN VA MAGNUSSEN ARRIVE

DPPI / E. VARGIOLU

A l'heure où nous écrivons ces lignes, et malgré tous les démentis récents, le Danois Kevin Magnussen va bel et bien s'installer derrière le volant de la Renault F1 en lieu et place de Pastor Maldonado. L'annonce officielle aura lieu ce mercredi 3 février, à l'occasion de la présentation de cette équipe (voir également pages 12 à 19. *Ndlr*), mais l'espace laissé volontairement vide face au nom des pilotes en disait long sur la situation. Le pilote vénézuélien l'a avoué lui-même via son compte twitter : il ne sera pas sur la grille en 2016. La raison ? Victime de la chute des cours du pétrole, de la récession économique et d'une chasse aux dépenses inutiles, le président vénézuélien Nicolás Maduro a décidé de resserrer les boulons à tous les niveaux, y compris celui de la compagnie pétro-

lière d'État, PDVSA. Le soutien richissime de son pilote « vedette » (50 millions de dollars par an) avait donc toutes les malchances de passer à la trappe. La saison 2015 a-t-elle été soldée ? Les paiements anticipés de 2016 ne l'ont visiblement pas été, d'où la récente visite des patrons de Renault F1 à Caracas, qui comptaient sur cette manne pour cadrer les comptes de leur nouveau projet... Y aura-t-il un règlement à l'amiable autour d'un dédit de moindre envergure ? Un bras de fer juridique ? Voire un déblocage dans les semaines ou les mois à venir, avec un Maldonado « promu » au poste de 3^e pilote ? La perte de ce budget est évidemment un sale coup pour l'équipe franco-anglaise, de même que pour son manager, Nicolas Todt, mais le passage de l'appellation Lotus F1 à celle de Renault F1 Team était

évidemment un joli prétexte pour qui désirait mettre fin à ce contrat jugé politiquement encombrant. En attendant, Kevin Magnussen, ex-pilote McLaren, libéré de tout engagement par Woking courant 2015, aura droit à une seconde chance. Il a déjà été invité à mouler son siège à Enstone, avant de participer à une longue séance d'essais au simulateur. Riche d'une saison F1 de 19 Grands Prix, en 2014, au volant d'une McLaren-Mercedes, Magnussen n'avait pas électrisé les foules : 11^e au championnat avec 55 pts contre 126 à l'expérimenté Jenson Button. Retenu pour être l'équipier d'Alonso en 2015, alors que le Britannique jouait les hésitants, il avait finalement été remercié par un Ron Dennis pas très tendre envers lui. Il tient là l'occasion de prendre sa revanche.

P. C.

F1 - FUTUR RÈGLEMENT

Pirelli veut savoir

► De rencontres en réunions, d'accords en décisions, de menaces en chantages de la FIA et de la Fom (*Formula One Management*. *Ndlr*), la F1 2017, année de la « grande révolution », se dessinait pour de bon et nous allions voir ce que nous allions voir. Au bout du compte, il n'en reste pas grand-chose. Le prix du moteur client toujours pas défini ; liste des composants techniques moteur standardisés visant à réduire les

coûts remise en cause ; pilotage rendu plus « viril » et performances en hausse avec pneus plus larges et augmentation de la charge aéro et de l'effet de sol, grâce à des ailerons plus gros et un extracteur-diffuseur plus volumineux, critiqués par quelques-uns de ceux qui avaient pourtant voté en leur faveur ; protection supérieure du cockpit, mais pas de concept standard imposé ; pas d'accord sur les séances d'essais

privés réclamés par Pirelli pour ses nouveaux pneus larges... Bref, cette « révolution » n'en est pour l'instant qu'au stade des paroles et son application est désormais envisagée pour 2018. Situation dont Pirelli commence à se fatiguer, car le temps urge de savoir dans quelle direction aller. D'où la réunion que le manufacturier a provoquée cette semaine à son siège de Milan, avec tous les acteurs de

la F1. Dans quelle direction aller ? Compte tenu de quelle augmentation de performances ? Avec combien de journées d'essais privés et avec quelles monoplaces, sur quels circuits ? L'idée est évidemment de provoquer un accord entre toutes les parties, afin de figer toutes ces bonnes idées avant que le tandem FIA-Fom ne prenne le taureau par les cornes en imposant leurs propres décisions.

P. C.

1. F1 - L'organigramme de Renault se dessine.
2. F1 - Red Bull poursuivi ?
3. F1 - Quatre Marussia aux enchères.
4. F1 - Les pilotes prêts pour les cockpits protégés.
5. WRC - La Suède en difficulté ?

LE CONSTRUCTEUR JAPONAIS VA DÉVOILER SES PROGRAMMES

Kobayashi titularisé chez Toyota

► Au cours de sa traditionnelle conférence de presse annuelle, organisée



DPPI / F. LE FLOCH

ce jeudi, 4 février, à 3h du matin heure française, au Japon, Toyota dévoilera les détails de ses programmes pour la saison à venir, notamment ce qui concerne la Super Formula, le Super GT et bien entendu le WEC. Conformément à ce que nous vous avions révélé en avant-première en septembre dernier (voir *Ah n°2030*. Ndlr), Kamui Kobayashi, réserviste l'an passé, devrait prendre la

place du néo-retraité Alexander Wurz aux côtés de Stéphane Sarrazin et Mike Conway. Un Japonais de plus dans l'effectif, voilà qui ne devrait pas déplaire aux grands patrons de la marque. Pour en connaître davantage sur la nouvelle TS050 Hybrid, il faudra en revanche patienter jusqu'au jeudi 24 mars, veille du Prologue, au Paul-Ricard.

T. V.

WEC ET ELMS

Jota Sport prend l'accent russe

► Champion LM P2 l'an passé quand elle était couvée par le Oak Racing, G-Drive Racing a dû trouver une nouvelle écurie d'exploitation, l'entité sarthoise s'étant rapprochée de Extreme Speed Motorsport et à un moindre degré du Ricardo Gonzalez Racing by Morand. Pour défendre sa couronne, Roman Rusinov a signé un partenariat avec l'équipe britannique Jota Sport, lauréate de l'édition 2014 des 24 Heures du Mans dans la catégorie LM P2, et qui s'engage pour la première fois en WEC à plein-temps. Pour l'épauler en championnat du monde, le Moscovite (34 ans) s'est attaché les services du Français Nathanaël Berthon (26 ans), brillant à chacune de ses sorties en LM P2 chez Murphy Prototypes. Le troisième homme n'est pas encore connu. À noter que la Gibson 015S-Nissan, alignée en ELMS (pour Simon Dolan-

Giedo van der Garde-Harry Tincknell), ainsi qu'aux 6 Heures de Spa-Francorchamps et aux 24 Heures du Mans (où Tincknell cédera sa place à Jake Dennis), sera également inscrite sous la bannière G-Drive Racing.

T. V.



DPPI / C. MARIN

LM P3

Norma en renfort ?

► Le succès de la catégorie LM P3 ne se dément pas. OnRoak Automotive aurait ainsi dépassé la trentaine de commandes. En y ajoutant les LM P2, le constructeur sarthois représenterait à lui seul, toutes classes confondues, plus de la moitié du plateau de l'European Le Mans Series. Ne souhaitant pas

voir la catégorie se transformer en une coupe Ligier JS P3 et conscient que la demande existe, l'ACO pourrait ouvrir la porte à un sixième constructeur. « Nous avons limité le marché à quatre, puis à cinq constructeurs, car le marché n'est pas extensible et il faut que les constructeurs s'y

retrouvent, nous a confié Pierre Fillon, président de l'ACO, samedi dernier à Daytona. Ça n'a aucun sens de se retrouver avec un constructeur qui n'en concevrait que deux. Il faut un business model viable. Devant l'intérêt suscité par la catégorie, il y a probablement de la place pour un constructeur supplémen-

taire. » Selon nos informations, celui-ci pourrait être Norma. Il semblerait d'ailleurs que les hommes de Norbert Santos soient d'ores et déjà bien avancés sur leur projet. La firme française rejoindrait ainsi OnRoak, ADESS, Dome, Riley et Ginetta... qui voit ses clients partir jour après jour.

T. V.

2017

La 911 RSR revue et corrigée

► Si, cette année, la firme de Zuffenhausen a décidé de ne pas s'engager officiellement dans la catégorie GTE Pro du WEC, c'est notamment parce qu'elle prépare sa future 911 RSR, qui devrait effectuer ses débuts en compétition en 2017. Selon nos informations, ce modèle marquera une véritable rupture dans l'histoire de

cette auto. Le règlement l'autorisant, il semblerait que les ingénieurs allemands aient décidé de placer le moteur non plus en porte-à-faux arrière, mais en position centrale arrière. Comment ? En inversant celle du bloc et de la boîte de vitesses, reprenant le schéma de la Porsche Cayman. Quant au moteur, il ne s'agi-

rait pas d'un turbocompressé comme la mode aurait pu le laisser penser, mais du Flat 6 4.0 litres implanté dans l'actuelle 911 GT3 R, qui permettrait de délivrer davantage de puissance que l'actuel. Porsche n'a jamais rien fait comme tout le monde et jusque-là, ça lui a bien souvent réussi. La concurrence est prévenue.

T. V.



Alexandre PRÉMAT

Le Français, qui a déménagé à Las Vegas (Nevada), a signé pour le Red Bull Racing Australia (Triple Eight Engineering), équipe de référence du V8 Supercars. Il disputera les trois courses d'Endurance, Sandown 500, Bathurst 1000 et Gold Coast, au côté de Shane van Gisbergen.

Comment vous êtes-vous retrouvé chez Red Bull Racing Australia ?

Rolan Dans (*patron de l'équipe*. Ndlr) est venu me voir durant la Gold Coast, l'an passé. Il avait vu ce que j'avais réalisé ces trois dernières années à Bathurst, Gold Coast et Sandown. Ces courses ont toujours été celles m'ayant le plus convenu de par le fait que les circuits ressemblent davantage à ce que j'ai connu en Europe. Gold Coast est un circuit en ville, Bathurst un tracé de pilote et Sandown s'apparente également à une piste urbaine. Il m'a dit que mon profil l'intéressait. Démarrer chez Garry Rogers Motorsport en 2012 et me retrouver aujourd'hui chez Red Bull, c'est assez incroyable...

Ces deux dernières années, vous avez été performant à chacune de vos sorties avec la Volvo. Cela vous fait-il regretter de ne pas avoir pu enchaîner, en 2014, avec une troisième saison pleine ?

Le V8, ça a été dur en 2012 et 2013. Nous n'avions pas la voiture et l'équipe ne m'a pas laissé faire une troisième saison car Volvo, qui arrivait, voulait un Suédois... dont ils se sont séparés au bout d'un an. La vie est ainsi faite mais je suis content aujourd'hui avec cette extraordinaire opportunité chez Red Bull et le NAEC sur la Ferrari 488 GTE de la Scuderia Corsa. Je ne peux que reconnaître que j'avais des faiblesses, notamment sur ces espèces de circuits de karting, très sinueux, très étroits, très courts, sans vibreur ni point de repère. Comme Ipswich, par exemple, une piste où aucun pilote européen ne se sent bien. Mais je n'ai jamais rien lâché, car le V8 Supercars est un championnat extraordinaire. J'en récolte les fruits aujourd'hui avec ce programme. Je veux devenir le premier Français à gagner à Bathurst.

Cherchez-vous un volant pour d'autres courses ?

Si j'en trouve un bon pour Le Mans, je serais vraiment ravi d'y retourner.

Propos recueillis par T. Villemant, à Daytona

C'est un retour au premier plan pour Bas Leinders, qui s'était fait relativement discret depuis l'annonce de son départ du Team Marc VDS, quelques jours seulement après un triomphe de prestige, et longtemps attendu, par l'équipe de Marc van der Straten aux 24 Heures de Spa, en juillet dernier. Un succès sans lendemain pour l'écurie du plat pays, qui avait annoncé fin 2015 vouloir recentrer ses activités sur ses programmes en MotoGP, délaissant ainsi le sport automobile pour des raisons notamment financières (voir *Ah n°2033*. Ndlr). La nomination du Belge (40 ans) au poste de

GT McLAREN SE RÉORGANISE

directeur sportif du programme McLaren GT est, par ailleurs, un petit clin d'œil à l'histoire pour le natif de Bree, qui avait effectué un bref passage dans le programme du McLaren Junior Team, au virage des années 2000. Le lauréat de la F3 allemande en 1999, et ex-troisième pilote de Minardi en 2004, sera notamment en charge de la destinée des McLaren 650S GT3 sur la scène européenne et mondiale. « *Bas Leinders rejoint McLaren GT et apporte sa grande expérience, à la fois de la piste et de rôles plus stratégiques*, souligne Andrew Kirkaldy, directeur de McLaren GT. *Il a une volonté claire de gagner et sera un ajout important à notre staff.* » La division Grand Tourisme de Woking a très bien débuté la saison 2016, empochant le titre de la catégorie en Asian Le Mans Series, grâce au Clearwater Racing, après avoir brillé l'an passé en Blancpain Endurance Series, via le Von Ryan Racing. **P.T**



QR? Bas LEINDERS

À quand remontent vos premiers contacts avec Woking ?

J'avais déjà eu quelques contacts avec eux l'an passé. Mais, pour ce poste, les premiers échanges ont eu lieu début 2016. Je suis un ancien de la maison, et il y a des personnes avec qui je travaillais auparavant qui sont aujourd'hui chez McLaren GT. Mon nom a été proposé, puis j'ai été contacté.

Avez-vous hésité ?

Je pense que c'est ce que je pouvais rêver de mieux. Ma séparation avec Marc VDS a été assez soudaine après les 24 Heures de Spa. J'ai eu le temps de réfléchir sur ce que je voulais faire. Certaines personnes m'ont demandé, par exemple, si je voulais être derrière le volant. C'est une chose que je n'exclus pas. Mais ma priorité était toutefois de retrouver une position semblable à celle que j'occupais chez Marc VDS.

Que pouvons-nous attendre des programmes de McLaren sur la scène GT ?

À l'heure actuelle, il n'y a que très peu de certitudes. Des annonces seront faites dans les semaines à venir. Nous travaillons sur différentes possibilités. Nous avons déjà confirmé Struan Moore et Alex Fontana au sein de la McLaren GT Driver Academy, pour leur permettre d'apprendre et de grandir dans la famille de Woking.

La McLaren 650S devra faire face cette année aux nouvelles GT3 de Audi, Porsche ou Ferrari. Craignez-vous cette concurrence ?

La 650S constituait déjà une nette progression par rapport à la précédente MP4-12C. Elle a clairement fait ses preuves l'an passé, avec plusieurs victoires en Blancpain Endurance Series. McLaren sort d'un succès en Asian Le Mans Series. Le potentiel est clairement là. Il faudra regarder les différents points à améliorer pour que nous puissions rivaliser avec des équipes comme Bentley ou Team WRT, qui ont beaucoup d'expérience et qui sont toujours très performantes. Il faudra peut-être un peu de temps pour devenir de vraies machines de guerre comme ces formations.

Propos recueillis par P. Tassel

GT TOUR

IMSA Performance perd Matmut

► **C'est une association longue de plus de douze ans** qui prend fin à l'orée de cette saison 2016. L'assureur Matmut ne sera plus le sponsor titre de l'écurie IMSA Performance, double tenante du titre Pilotes en championnat de France FFSA GT, suite aux deux sacres décrochés par le duo Narac — Armindo, en 2014, et par le trio Narac-Dumez-Pernaut, l'an passé, sur la Porsche 911 GT3 R. IMSA et la Matmut ont également brillé hors de l'Hexagone, en European Le Mans

Series (champion GTE-Am 2011 et 2012), aux États-Unis (victoire à Petit Le Mans, en 2012, en GTE-Am) ou en WEC (3e du GTE-Am, en 2013). « *Bien sûr, nous avons un petit pincement au cœur de voir notre association se terminer*, avoue le team manager Franck Rava. *Nous avons partagé avec la Matmut de nombreux et superbes moments comme la saison dernière, en signant le premier doublé du championnat de France GT.* » Reste à savoir quel sera le pro-

gramme de l'équipe du patron-pilote Raymond Narac pour 2016. Si rien n'est encore totalement finalisé, c'est une nouvelle fois à l'international que le futur d'IMSA pourrait s'écrire. **P.T**



Un sponsor qui assure

► **La Matmut (Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes)**, actuellement présidée par Daniel Havis, a été fondée en 1961, à Rouen, où le siège social est toujours implanté. Le groupe a développé un vrai lien avec le

sport automobile grâce, notamment, à sa relation dès 2003 avec IMSA Performance (voir *ci-contre*. Ndlr). L'entreprise s'est illustrée en Endurance, avec le Team Oreca, dès 2008. Un titre Teams en Le Mans Series 2010 et une victoire à Sebring, en International Le Mans Cup en 2011, avec la Peugeot 908 Hdi FAP, viendront récompenser ce partenariat. La Matmut a aussi soutenu, avec l'association Mécénat Chirurgie Cardiaque, l'engagement de Romain Dumas et de son Peugeot 2008 DKR15 + sur le Dakar 2016. **P.T**

AVEC QUENTIN GIORDANO

Le Sébastien Loeb Racing monte en WRC2



DPPI / F. BAUDIN

► La structure du nonuple champion du monde WRC continue de remplir son calendrier 2016, déjà bien chargé avec le WTCC et son arrivée en rallye. Engagée en Junior WRC, avec le jeune Français Terry Folb, l'équipe alsacienne le sera aussi en WRC2, avec Quentin

Giordano. Passé par la Coupe Peugeot 206, puis le Citroën Racing Trophy, avant de se tourner vers l'international et le Junior WRC, le natif de Nancy (Meurthe-et-Moselle) prendra part à sa seconde saison dans la 2e division du championnat du monde des Rallyes, après une année de découverte au volant de la Citroën DS3 R5 de PH Sport, en 2015. Giordano, qui vient de terminer 4e du WRC2 au Rallye Monte-Carlo, pilotera une Peugeot 208 T16 R5 sur au

moins six manches du calendrier, dès la Sardaigne (9-12 juin), avant d'enchaîner avec la Pologne (1-3 juillet), la Finlande (28-31 juillet), l'Allemagne (18-21 août), le Tour de Corse (29 septembre-2 octobre) et la Grande-Bretagne (27-30 octobre). « On a l'habitude de se côtoyer et Sébastien (Loeb) m'aide depuis plus d'un an sur des tests en rallye, souligne le pilote de 29 ans. J'ai aussi pu découvrir la manière de travailler de l'équipe sur circuit (en

championnat de France Supertourisme, Ndlr). L'approche est très sérieuse et très méticuleuse. » La nouvelle recrue sera également présente sur cinq épreuves du Comité Alsace-Lorraine en coupe de France des Rallyes, dans le but de se qualifier pour la finale organisée sur le Rallye de Lunéville (14-16 octobre). Un choix « de cœur », comme l'indique Giordano qui débutera, début avril, au Rallye Epernay-Vins de Champagne. **P.T.**

HOMOLOGUÉE CET ÉTÉ

Abbring teste la Hyundai i20 R5

► Les premiers tours de roues, en essais, de la dernière production des ateliers d'Alzenau ont récemment eu lieu sur le domaine de Fontjoncouse (Aude). Sous la responsabilité de l'Italien Andrea Adamo, responsable du département compétition client depuis décembre 2015, Kevin Abbring a entamé le travail de développement de cette nouvelle Hyundai i20 R5, soit exactement le même modèle de base que la WRC, dont l'homologation est prévue au début de cet été. Avec cette nouvelle version de la New Generation i20, Hyundai Motorsport souhaite gonfler son catalogue auprès des pilotes, semi-professionnels ou amateurs,

qui évoluent dans les championnats internationaux ou nationaux. **E. Bri.**



HYUNDAI MOTORSPORT

GP3

L'Italie retrouve un Alesi



DPPI / F. LEFLOCH

► Présent lors des essais de fin de saison en 2015, que ce soit avec Arden International ou Jenzer Motorsport, il apparaissait évident que Giuliano Alesi allait tenter sa chance en GP3 Series, en 2016. Ce sera, à l'instar de son père, Jean, chez Ferrari en F1, au sein d'une écurie italienne, Trident Racing, que le jeune Français effectuera ses débuts dans la discipline. Giuliano sort d'une saison en championnat de France de F4, à l'Autosport Academy, conclue

à la 4e place au général. Après une entame qui le voyait signer deux succès à Lédénon, le pilote de 16 ans n'avait ensuite pu reproduire ses bons débuts, n'engrangent qu'une seule victoire supplémentaire à Navarra, en Espagne. En GP3, il sera aligné aux côtés du Transalpin Antonio Fuoco, du Thaïlandais Sandy Stuvik et du Polonais Artur Janosz, ce dernier ayant déjà évolué avec la formation de Maurizio Salvadori, en 2015. **P.T.**

EN VUE DE 2017

Des espoirs à l'essai chez Citroën

► Dans le cadre de sa politique de détection de jeunes espoirs pour préparer le programme WRC qui débutera en 2017, Yves Matton souhaite superviser des pilotes qui évolueront sur des Citroën DS3 R5, à partir du rallye du Portugal. Il ne s'agirait pas d'une formule de promotion ou d'un championnat distinct au sein du WRC2, mais d'une sorte de compétition interne qui permettrait de jauger les pilotes par rapport à la référence que constitue Quentin Gilbert, officiel Citroën dans cette catégorie, en 2016. Parmi les quatre ou cinq pilotes pressentis, qui devront cependant apporter des budgets pour financer leur saison, figureraient des noms comme ceux de l'Estonien Karl Kruda ou du Français Sébastien Chardonnet. Ce dernier retrouverait ainsi une nouvelle chance de revenir en Mondial, après une saison 2015 passée à disputer le championnat italien, sur une Ford Fiesta. **E. Bri.**

SÉLECTIONS EN OCTOBRE PROCHAIN

Rallye Jeunes relancé par la FFSA

► C'est une bonne nouvelle que le comité directeur de la FFSA, présidé par Nicolas Deschaux, a annoncée la semaine dernière. L'opération Rallye Jeunes, qui a permis l'éclosion de talents comme Sébastien Loeb (finaliste) ou d'anciens lauréats tels que Sébastien Ogier, Nicolas Bernardi, Bryan Bouffier, Quentin Gilbert ou Eric Camilli, va être relancée cette année. Elle avait été interrompue, suite au retrait de Citroën Racing fin 2013. Les sélections 2016 auront lieu du 1^{er} au 16 octobre, porte de Versailles, durant le Mondial de l'Automobile. Les deux vainqueurs recevront une dotation pour participer à six manches du championnat de France des Rallyes en 2017. Les inscriptions seront prises prochainement sur un site dédié. En attendant cette première session à Paris, la Fédération française étudie la possibilité d'organiser une seconde phase de détection dans le Sud de la France, et cherche également à associer un constructeur au projet. **E. Bri.**

► VITE

MAX CHILTON

L'ancien pensionnaire de l'écurie Marussia F1 évoluera à temps complet, en 2016, en IndyCar Series au sein du Chip Ganassi Racing. Après une saison partielle en Indy Lights, en 2015, avec Carlin (une victoire en Iowa), Chilton se verra confier la Dallara-Chevrolet n°8, qui était partagée, en 2015, par l'Américain Sage Karam et le Colombien Sebastián Saavedra.



**Présentation ce mercredi
au Technocentre de Guyancourt**

RENAULT **ANNONCE** **LA COULEUR**

**EN DÉVOILANT TOUS LES DÉTAILS
ORGANISATIONNELS DE LA NOUVELLE STRUCTURE
F1 FRAPPÉE DU LOSANGE, CARLOS GHOSN -
PRÉSIDENT DE L'ALLIANCE RENAULT-NISSAN
- INTRONISERA EN PREMIER LIEU FRÉDÉRIC
VASSEUR À LA TÊTE DE CETTE AVENTURE HUMAINE
ET TECHNOLOGIQUE ET DONT L'ORGANIGRAMME
SEMBLE TRÈS SOLIDE.**

PATRICK CAMUS

L'heure n'est plus à tirer des plans sur la comète, mais à se retrousser les manches. Ce qui a été fait depuis plusieurs mois, ce qui sera encore fait au lendemain du baptême de la nouvelle écurie Renault F1 Team, ce mercredi 3 février à Guyancourt (Yvelines), par le président de l'Alliance Renault-Nissan Carlos Ghosn. La troisième du nom après une première, la « révolutionnaire », de 1977 à 1985, et une deuxième, la plus prolifique en termes de résultats, de 2002 à 2011. L'aventure 2016 a donc été montée pour un besoin évident de retombées médiatiques et d'image après que l'expérience de motoriste, voulue par les partisans d'un retour du constructeur à son cœur de métier, se soit avérée être un échec retentissant, malgré quatre titres mondiaux Constructeurs signés en partenariat avec Red Bull (2010-2014. Ndlr). Sauf qu'on ne partage pas avec la marque de sodas. La victoire lui revient, l'échec est celui des autres. Et cela, le Losange ne put s'y résoudre. Alors, quitte à galérer, à investir autant de moyens, à chercher des solutions, autant le faire pour soi, dans un environnement ami et sans que cela lui coûte beaucoup plus cher. La vérité est que Red Bull et Renault sont faits du même bois, des compétiteurs de la trempe des McLaren, Mercedes, Ferrari, Williams, pour lesquels rien d'autre ne compte que leur propre destin. Vivre dans l'ombre trop épaisse d'un partenaire châssis ou d'un pilote star n'a jamais duré pour Renault. Une exception, néanmoins, avec les années Briatore, le patron « paillettes ». Pour lui, le Losange a tout accepté, tout permis, en échange de quoi les résultats étaient présents et les retombées largement compensatrices. Mais le premier faux pas lui fut fatal (*crash volontaire de Nelson Piquet Jr au Grand Prix de*

Directeur de la compétition

FRÉDÉRIC VASSEUR TAILLE PATRON

L'information véhiculée par Internet ou autre vecteur peut comporter certaines approximations. Parfois, même une communication officielle, volontairement ou non, se révèle inexacte. Ainsi, pour ceux ayant déjà benoîtement recopié quelque « curriculum vitae » erroné sans remonter à la source, il est bon d'apporter quelques précisions sur le début de carrière de Frédéric Vasseur. Ce natif de Draveil - le hasard fait que cette ville jouxte celle de Viry-Châtillon, siège de Renault Sport F1, dans l'Essonne... - est âgé de 22 ans lorsque, fort d'un diplôme d'ingénieur de l'ESTACA (École Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile), il entre comme stagiaire chez ASM au début de 1991. Cette écurie, dont le sigle signifiait initialement Action Sport et Moteurs, créée en 1988 par Didier Panissé et Eric Benslama, basée à Varennes-sur-Seine (Seine-et-Marne), fit d'abord courir des châssis Orion de F. Ford, puis des Orion de F. Renault à partir de 1990, son pilote de pointe Franck Lagorce terminant vice-champion de France cette année-là. Le stage de Vasseur débute en qualité d'ingénieur de piste de Christophe Tinseau, à son tour vice-champion. Avec le dernier nommé et des Dallara à moteur Fiat Novamotor, ASM Technik (appellation de l'écurie depuis début 90) s'investit en F3 hexagonale à partir de 1992. Vasseur prend progressivement du métier, de même que Marc Borgetto, l'ingénieur travaillant initialement pour Orion, et qui développera à partir de 1993 l'activité de préparation moteur au sein de l'entreprise sous le nom de RPM. Cette entité deviendra partenaire de Renault Sport pour lancer un nouveau bloc F3, dont le chef de projet est Pierre Détré. Ce moteur connaîtra des débuts difficiles en championnat britannique. Une fois le tir corrigé, les premiers succès du propulseur du Losange, viendront alors outre-Manche grâce aux Dallara de Promatecme UK, le team de Serge Saulnier. En 96, Panissé divise les parts d'ASM Technik en deux, Vasseur devenant son associé et l'équipe, rebaptisée ASM Formule 3, investit ses locaux toujours actuels à Villeneuve-le-Guyard (Yonne). Enfin, en 1998, suite à son désir de changement d'orientation, Didier Panissé lui vend ses parts pour créer ASM Racecars, une nouvelle structure orientée vers le rallye-raid. Borgetto se consacrant à RPM, basé dans les mêmes ateliers, Frédéric Vasseur devient au passage l'unique patron

du team ASM Formule 3, qui va décrocher cette année-là son premier titre de champion de France avec le Belge David Saelens et l'appui de Fina. C'est aussi le succès du moteur Renault préparé chez RPM, dont l'exploitation et la commercialisation seront par la suite confiées à Sodemo. À cette époque, ce Renault F3 était placé sous la responsabilité de Jean-Luc Delafosse, un ingénieur que Vasseur va sans doute recroiser en F1, car il est responsable de la fiabilité chez Mecachrome, et à ce titre délégué chez Renault Sport F1 à Viry-Châtillon. Vasseur et les hommes ASM seront de grands animateurs du championnat de France de F3 jusqu'à sa dernière édition en 2002. Au terme de laquelle ils s'imposent avec Tristan Gommendy. Le Francilien décroche dans la foulée le Grand Prix de Macao, avant que son équipier Olivier Pla triomphe au Grand Prix de Corée. Des succès capitaux pour Fred Vasseur, qui scelle, à la perspective du nouveau championnat F3 Euro Series, et la non-implication officielle de Renault dans la discipline, un partenariat avec Mercedes-HWA pour faire débiter ses moteurs. ASM enregistre dans cette première saison du championnat la 3^e place finale de Pla derrière Briscoe (Prema) et Klien (Mücke), et la première victoire pour le moteur Mercedes signée Alexandre Prémat, son champion de France FR en titre. Elle se consolera en offrant à la France la première place du classement des nations.

TOURNER LES BONNES PAGES

Mais ce n'est que partie remise, car le team de Vasseur se prépare à véritablement cannibaliser victoires et titres pendant six saisons consécutives, devenant ainsi l'arme fatale de la marque à l'étoile. Jamie Green lui offre son premier en 2004, tandis que son dauphin Prémat s'adjuge les Masters de Zandvoort et le Grand Prix de Macao. 2005 est l'année du doublé formé par Lewis Hamilton et Adrian Sutil. Paul Di Resta et Sebastian Vettel leur succèdent en 2006. Romain Grosjean voit s'intercaler Buemi (Mücke) au 2^e rang en 2007, mais Nico Hülkenberg et Kamui Kobayashi complètent le tir groupé d'ASM. 2008 marque le changement de patronyme pour la structure, ASM se muant en ART Grand Prix. Nicolas Todt, est entré dans le capital de la structure F3, trois ans après avoir co-créé l'entité pour disputer les GP2 Series. Hülkenberg ne manque pas de

continuer la série victorieuse, le Rookie Jules Bianchi prenant la 3^e place finale. L'inoubliable Jules transforme l'essai en 2009, disposant de Valtteri Bottas. La série se termine là, le Finlandais ne parvenant pas à monter plus haut que la dernière marche du podium final en 2010, année du succès tant attendu de Signature et du retour du moteur VW à la victoire. Plus que la fin de leur domination, c'est la forte baisse de fréquentation du championnat qui conduit Vasseur et Todt à se retirer de la discipline. « C'est le moment de tourner la page, nous avait-il confié en janvier 2011, lors d'une visite au siège du team, alors qu'il venait de signer un partenariat avec Lotus Motorsport, filiale de Lotus Cars (à ne pas confondre avec Lotus F1 Team, pour en véhiculer les couleurs jaune et vert). Le championnat vit des jours difficiles et je souhaite me concentrer personnellement sur les GP2 et GP3, qui seront notre base en monoplace, et qui ont l'avantage d'avoir une unité de lieu et de temps. L'autre projet est de pouvoir développer l'implication de l'entreprise dans d'autres disciplines. » Ce désir était déjà bien matérialisé. En association avec Jacques Nicolet, Vasseur avait inauguré son simulateur AOTech, basé à Tigery, près de Saint-Pierre-du-Perray (Essonne). Il travaillait aussi à l'élaboration du projet de la Formule e, sous forme expérimentale à ce moment-là avec Formulerc, prédisposition de la future entité Spark Racing Technologies, avec laquelle Vasseur va entrer dans le clan des constructeurs en tant qu'assembleur. En matière de programmes de course, la création de l'équipe d'Endurance était en gestation, ayant débouché en 2012 sur un programme GT en Blancpain Endurance Series et GT Tour avec des McLaren MP4-12C. Si cette activité n'a duré que trois saisons, c'est parce que Vasseur ne pouvait refuser l'opportunité d'entrer en DTM en 2015, ART Grand Prix recevant l'investiture de Mercedes-Benz. ASM menant grand train en F3, l'avènement des GP2 Series pour 2005 catalyse l'association entre Frédéric Vasseur et Nicolas Todt. Le fils de l'actuel président de la FIA, qui a créé deux ans plus tôt All Road Management, suite à son implication dans la carrière de Felipe Massa, s'allie au boss d'ASM pour lancer ART Grand Prix. À Vasseur l'organisation, à Todt Jr la recherche de financement. Nico Rosberg et Alex Prémat sont les pilotes choisis. Les Dallara-Mecachrome



**L'HOMME PEUT
PARAÎTRE ASSEZ
AUSTÈRE AUX YEUX
DES OBSERVATEURS.
TOUJOURS TRÈS OCCUPÉ,
IL N'EST PAS DU GENRE
À ENTREtenir
DES DISCUSSIONS
IMPRODUCTIVES**

blanche et rouge font mouche d'entrée. L'Allemand est couronné, le Français termine 4^e, le team souverain. Sur la lancée de son titre F3, Lewis Hamilton éclate en 2006, le Rookie britannique coiffant Piquet Jr et son équipier Prémat. 2007 est moins bénéfique, Di Grassi terminant vice-champion derrière Glock, alors que Ammermüller se blesse avant de jeter l'éponge, remplacé par Alechin ou Buemi. Avec deux victoires, Grosjean se classe 4^e en 2008 derrière les anciens Pantano, Senna et Di Grassi, tandis que son équipier Filippi est remplacé à mi-saison par Yamamoto. Puis, refaisant le coup d'Hamilton en 2009, Hülkenberg triomphe en Rookie alors que Maldonado termine 6^e, ART étant le meilleur team pour la troisième fois. Les Rookies Bianchi et Bird prennent les 3^e et 5^e places en 2010. Jules renouvelle ce classement l'année suivante, derrière Grosjean et Filippi. Décevant en première année, Gutiérrez monte sur la 3^e marche du podium derrière Valsecchi et Razia en 2012, Calado est 5^e. Ce dernier imite le Mexicain en 2013, mais Abt déçoit. Vice-champion derrière Palmer, Vandoorne joue déjà l'épouvantail en 2014. Le Belge confirmera en 2015 les espoirs de ART GP en écrasant le championnat. Même sans les points de son brillant équipier japonais Matsushita, Vandoorne aurait permis à l'équipe de recoiffer sa couronne spécifique, la 4^e dans la série comme pour les pilotes. En GP3, série apparue en 2010, ART GP va s'imposer trois fois chez les pilotes, avec Gutiérrez, Bottas et dernièrement Ocon, mais aussi cinq fois chez les teams en six saisons. De la F3 internationale aux deux disciplines accompagnant la F1, ART GP comptabilise à ce jour 13 doublés pilotes-équipes en 13 ans, 13 titres Pilotes et 16 titres Equipes.

La montée en puissance et le goût d'entreprendre de Frédéric Vasseur ne sont plus à prouver. L'homme peut paraître assez austère aux yeux des observateurs. Toujours très occupé, il n'est pas du genre à entretenir des discussions improductives. Mais s'il peut se montrer assez autoritaire, qualité sans laquelle il n'aurait pas pu mener ASM, puis ART Grand Prix et ses dérivés, au niveau atteint, le boss a un certain sens de la politique et sait aussi déléguer. Il a su s'entourer, former de jeunes ingénieurs de valeur, sans négliger le côté humain. L'un des meilleurs exemples est Sébastien Philippe, nommé directeur général et team manager de ART GP début 2014. Le Lyonnais s'était illustré en F3 avec ASM en 97, avant sa belle carrière au Japon (champion de F3 et vice-champion de GT). Reconverti depuis dans l'encadrement, d'abord chez Oak Racing, Vasseur l'a enrôlé pour gérer sur le terrain ses structures monoplaces. Même reconnaissance à l'égard de Thibaut de Mérandol, un ingénieur qui faisait partie de l'équipe ASM de FR 2.0, devenue ensuite SG Formula.

Jean-Luc Taillade

Singapour 2008, afin d'aider à la victoire de Fernando Alonso. Ndlr).

Curieusement, alors qu'il venait de retrouver la route de Viry-Châtillon après sa courte aventure Caterham (septembre 2012 - juillet 2014. Ndlr), Cyril Abiteboul (directeur général de Renault Sport F1. Ndlr) ne trouva guère de résistance en haut lieu, lorsqu'il fut question de revoir la présence de Renault en tant qu'écurie de F1. Au contraire, l'accord pour stopper le schéma du motoriste partenaire de Red Bull fut plus ou moins unanime. Tout comme l'idée de trouver une nouvelle voie, celle d'une vraie équipe, à condition qu'elle coûte un minimum. Solution trouvée, avec le rachat de Lotus, en décembre dernier (voir Ah n° 2041. Ndlr), comité exécutif convaincu, Carlos Ghosn ne pouvait qu'approuver. Voilà pourquoi ce projet, désormais concrétisé et mené par Frédéric Vasseur dans sa partie opérationnelle (voir portrait pages suivantes. Ndlr), n'est pas celui d'une filiale sportive d'un constructeur, mais bien celui du constructeur proprement dit. Raison pour laquelle son baptême aura vu plusieurs « parrains » spécialement descendus des derniers étages de la grande maison. Carlos Ghosn, bien sûr, mais aussi Jérôme Stoll et Thierry Bolloré. Le premier est le président de Renault Sport F1 et directeur général délégué à la performance de Renault. Le second, directeur général délégué à la compétitivité du Losange. Deux hommes forts promus en 2013 pour pallier le départ brutal et inattendu du numéro 2, Carlos Tavarès, devenu depuis président du directoire du groupe PSA. Deux hommes persuadés de l'utilité de la F1 et d'un tel projet mené par et pour Renault. Un soutien qui ne peut qu'ajouter à l'ambition de la firme française et prouver sa détermination à ceux qui en auraient douté. ●

Directeur général technique

BOB BELL

IL CONNAÎT LA MAISON



L'Irlandais du Nord, Robert Bell, jouit d'une belle réputation en F1, bien que n'étant pas le patron technique le plus connu du grand public. Il est d'une discrétion absolue, d'une timidité, d'une gentillesse et d'une disponibilité étonnantes. Et, à y être, d'une réelle humilité. Bref, un garçon simple, passionné, pas monté sur coussin d'air, de la trempe d'un Paddy Lowe (directeur technique de Mercedes GP. Ndlr). Effacé mais efficace. Doctorat en ingénierie aéronautique, aérodynamicien chez McLaren dès 1988, promu patron du département R & D en 1990. Il rejoint Benetton sept ans plus tard en qualité de patron aéro avant de céder à l'appel de son pote Mike Gascoyne, qu'il a fréquenté chez McLaren. Directeur technique de Jordan, Gascoyne lui confie le poste à géométrie variable de Responsable technologie véhicule. Couple qui abandonne Jordan deux ans plus tard pour rejoindre la base de Renault Sport F1 à Enstone, en Angleterre. Gascoyne sur le fauteuil de directeur technique et fait de Bob Bell son adjoint, c'est-à-dire celui qui fera tout. Il le fera si bien qu'il refusera de suivre Gascoyne, aspiré par la proposition financière de Toyota, et le remplacera très avantageusement. Ses R25 et R26 rafleront d'ailleurs les titres mondiaux Pilotes et Constructeurs 2005 et 2006. Suite au scandale du Singapourgate de Piquet Jr, et à la démission de Flavio Briatore et Pat Symonds en 2009, Bob Bell hérite du poste de Team principal, puis de directeur général de Renault Sport F1. Qu'il quittera fin 2010. Trois mois plus tard, il rebondit chez Mercedes GP en qualité de directeur technique. Il démissionne trois ans après, fin 2013. Coincé entre trois autres expatrons techniques, Paddy Lowe, Aldo Costa et Geoff Willis, regroupés dans le même bocal, Bob Bell ne se sent plus chez lui. En juin 2015, on le retrouve consultant pour le compte de Manor-Marussia, mais on le sait aussi conseiller des têtes pensantes de Renault. C'est lui, en particulier, qui accompagnera Cyril Abiteboul dans les démarches d'estimation des écuries candidates à la reprise et de construction du projet technique.

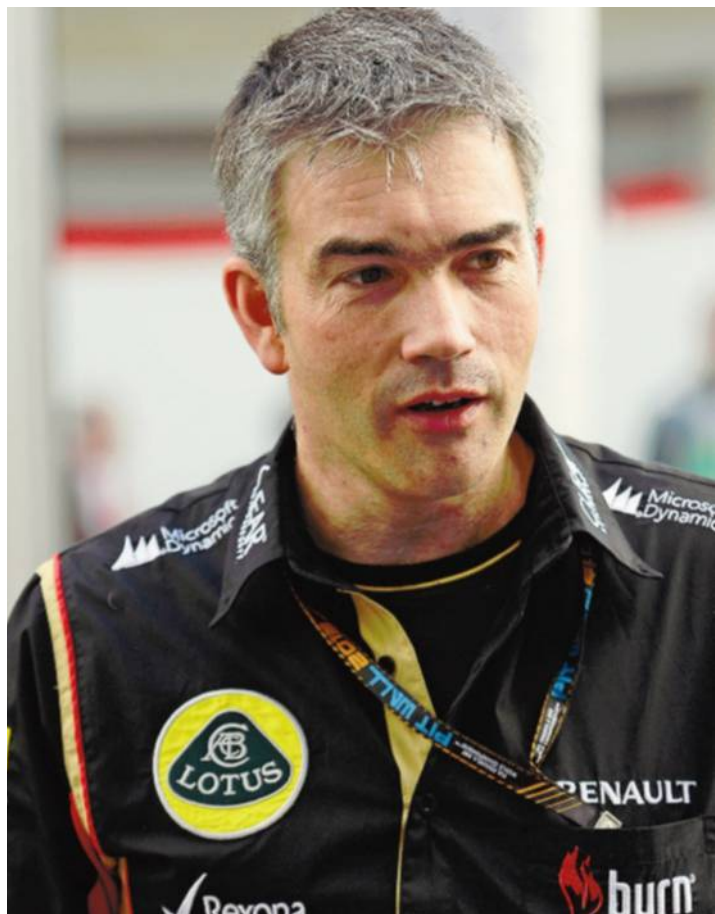
P.C.

DPPI / G. LEVANT

Directeur technique Châssis

NICK CHESTER

**UN FIDÈLE
RÉCOMPENSÉ**



Le jour où Bob Bell est promu patron de l'équipe Renault, conséquences du scandale de Singapourgate aidant, le poste de directeur technique revient à James Allison, son adjoint jusque-là. Devenue Lotus après la reprise d'Enstone par Genii Capital et Gérard Lopez, cette équipe gardera Allison avec la réussite que l'on connaît malgré des moyens plus que chancelants. L'art de faire beaucoup et bien avec des

moyens mesurés sera le secret de l'ingénieur anglais, que Ferrari a voulu connaître en le débauchant en 2014. Du coup, Nick Chester, à Enstone depuis une douzaine d'années où il débute en tant qu'ingénieur de piste de Benetton après s'être fait les griffes chez Arrows, et présentement patron de l'ingénierie, hérite de la direction technique, qu'il ne quittera plus. Comme Allison, Chester n'aura pas démérité dans le contexte d'une équipe

Lotus en fin de vie. Peu de moyens, grosse réduction de personnel, soufflerie à petite vitesse, développements réduits pour ne pas dire inexistant, passage du moteur V8 atmosphérique au V6 turbo/hybride, puis du Renault au Mercedes... Le nouveau propriétaire, Renault, l'a confirmé dans son rôle de Directeur technique Châssis, placé sous la responsabilité de Bob Bell. Ainsi, le « vieux » commando se reforme.

P.C.

Directeur technique Moteur

RÉMI TAFFIN

**L'ATOUT
DE VIRY**



Début 2015, tandis que Rob White, précédemment directeur technique moteur, puis directeur général adjoint, devenait directeur général technique (l'équivalent de Bob Bell côté Enstone), Rémi Taffin, l'homme de l'exploitation sur les circuits recevait le titre de directeur des opérations. Le voici désormais directeur technique Moteur, pendant de son homologue Nick Chester pour le châssis. L'expérience de Rémi Taffin n'est pas mince. Diplômé de l'Estaca (*École d'ingénieurs spécialisée dans l'automobile et l'aéro-*

nautique. Ndlr), intégré à Renault Sport F1 en 1999, il a la charge d'ingénieur motoriste auprès de BAR, puis d'Arrows, de Benetton et puis de Renault, ce qui lui permet d'accompagner Fernando Alonso lors de ses deux campagnes victorieuses de 2005-2006. Rémi Taffin prend la direction des opérations Piste en 2011 en coordination avec les équipes clientes, tout en supervisant l'intégration des ingénieurs de liaison au sein de chacune de ces écuries et l'ensemble de la performance moteur.

P.C.



Conseiller du président et ambassadeur de la marque

ALAIN PROST PROFESSEUR À TEMPS PARTIEL

Il sera bien présent à la conférence de presse de Carlos Ghosn, ce mercredi, mais il n'interviendra pas publiquement. Pourquoi ? Parce que son nom ne fait pas partie de l'organigramme. Les hypothèses d'un Prost actionnaire de la nouvelle écurie Renault F1 Team n'ont été que de vilaines rumeurs comme la Formule 1 sait en colporter. Renault reste le principal actionnaire et seul maître à bord avec 90 % du capital et Genii Capital co-actionnaire à hauteur de 10 %. Moyen pour le Losange de payer son acquisition à son ancien propriétaire, Gérard Lopez, sans douleur, puisque sans bourse délier, au-delà des dettes à éponger, et histoire de permettre à ce fonds d'investissement de récupérer une partie de sa mise en rétrocédant sa part de gâteau le jour où cette équipe vaudra son pesant de « cacahuètes ». Quoi qu'il en soit, Alain Prost n'était pas demandeur d'actions. « *Oui, j'ai aidé Renault à revenir en F1, oui, je participe au montage du projet, à mon niveau, selon ce que je peux lui apporter, mais que se passera-t-il après ?* », se demandait-il, il y a encore peu. « *Je n'en sais strictement rien et nous n'avons jamais évoqué ce sujet. Oui, j'aimerais rester dans la boucle sans pour autant mettre les mains dans le cambouis et me retrouver sur le muret à chaque Grand Prix !* » Ambassadeur du Losange à la demande, conseiller spécial du comité exécutif Renault Sport F1 quand le besoin s'en fait sentir, homme d'image et de communication, pas spécialement impliqué en F1 mais copropriétaire de l'équipe Renault e.Dams de Formule e, l'implication de Prost est à la fois profonde et prudente dans ce que le quadruple champion du monde sait faire de mieux. Comme si, à travers ce manque de prises de risques, voire de responsabilités directes, l'ancien pilote McLaren cherchait à ne pas se retrouver sous les feux d'une actualité trop connue et trop mal vécue à l'époque où

le pilote s'était transformé en patron de sa propre écurie, Prost GP. Aventure malheureuse dont quelques blessures profondes n'ont toujours pas disparu. À moins que l'intéressé n'ait pas, de lui-même, cherché à s'impliquer davantage dans une aventure qui ne cadre pas avec ce qu'il a conseillé. Et puis, ses nombreuses autres activités lui auraient-elles laissé le temps réclamé par une telle entreprise ? Craintes aussi de la part de Renault d'une presse « magnétisée » par un Prost trop impliqué et à la stature

toit, se cherchant du regard quand chacun a préféré reprendre sa liberté pour revivre d'excellents moments dès lors qu'ils se sont retrouvés. Je t'aime moi non plus. À croire que cette saison 1982, rivalité exacerbée, stratégie mal maîtrisée et gros conflit interne entre Prost et son équipier René Arnoux, et celle de 1983, titre perdu pour 2 points pour de sombres histoires technico-politiques, ont laissé des traces y compris dans les couloirs du constructeur. La franchise du pilote, portée et supportée par les médias,

“OUI, J'AIMERAIS RESTER DANS LA BOUCLE SANS POUR AUTANT METTRE LES MAINS DANS LE CAMBOUIS ET ME RETROUVER SUR LE MURET À CHAQUE GRAND PRIX !”

sans doute trop encombrante. Mercedes a sorti la carte Niki Lauda, pour le prestige, la notoriété, le pouvoir médiatique et le parler vrai de la star autrichienne. Certes, l'Autrichien est président non-exécutif, au contraire d'un Toto Wolff qui, lui, retousse ses manches au quotidien, mais patron quand même dès lors qu'aucune censure ne le perturbe, que ses prises de position portent et que ses conseils sont suivis de près par les dirigeants. Prêt à prendre des risques sportifs et techniques, Renault ne l'est pas sur ce plan de la communication. Dommage, car une équipe « grand constructeur » a probablement plus à gagner qu'à perdre à travers la présence d'une star de ce calibre. L'absence d'Alain Prost dans l'organigramme fonctionnel de Renault F1 Team ne nous surprend pas non plus, car il s'agit de la traduction de ce qu'ont été leurs relations tout au long de leur histoire commune. Relations conflictuelles, lorsqu'ils vivaient sous le même

la crainte de l'opinion publique, la peur du risque ne font pas bon ménage avec une stratégie « corporate » pure et dure. Sur cet autre sujet, Renault se distingue encore de Mercedes, qui n'a pas craint de miser sur un Lewis Hamilton pour le moins original, dont on peut tout attendre et tout craindre, et à la notoriété pour le moins décalée par rapport à l'image de marque de l'Étoile. Stratégie et forte tête dont Renault n'a plus voulu après 1983. Les temps ont changé, les hommes et l'environnement également, Renault et Alain Prost ont changé eux aussi. Mais la popularité de l'un, conjuguée à la philosophie « marque » animant l'autre, les ont privés d'un retour à la vraie vie commune, aux tâches quotidiennes souvent briseuses d'assiettes. Voilà Renault privé d'un outil médiatique indéniable, la F1 d'une présence people incontournable... et Niki Lauda d'un vieux pote de trente ans.

P. G.



Colin Chapman devant sa géniale Lotus 88 à double châssis, de 1981, qui ne fut jamais reconnue conforme. Elio de Angelis ne put la piloter qu'en essais (ici à Silverstone).

LOTUS EN F1 BONS ET MAUVAIS GÉNIES



QUELQUES JOURS AVANT L'OFFICIALISATION DU RACHAT PAR RENAULT, LE GRAND PRIX D'ABOU DHABI 2015 A MARQUÉ LA DERNIÈRE APPARITION DU NOM LOTUS EN FORMULE 1, APRÈS 606 GRANDS PRIX DISPUTÉS DEPUIS 1958. RETOUR SUR LE PARCOURS D'UNE MARQUE QUI FUT PENDANT LONGTEMPS SYNONYME D'INNOVATION ET DE DOMINATION.

FRANÇOIS HUREL

1947-1960

DU TRIAL QUI MÈNE À MONACO

L'équipe Lotus qui évoluait ces dernières années en F1 n'avait qu'un lointain rapport avec celle qui a connu son apogée durant les décennies 1960 et 1970. Plus encore que Ferrari, elle était la référence, celle qui provoquait le progrès technique et que la concurrence s'efforçait de suivre. Entre deux périodes de domination, elle a aussi connu de cuisants échecs, pour avoir voulu aller trop loin dans l'innovation. Ce jusqu'au-boutisme tenait à la personnalité du fondateur de la marque, Colin Chapman. Personnage complexe à l'imagination fertile, brillant pilote devenu ingénieur hors pair et homme d'affaires redoutable. Terrassé par une crise cardiaque à l'âge de 54 ans, le 16 décembre 1982.

Élève-ingénieur de l'université de Londres, il débute en trial en 1947, avec une construction artisanale sur base d'Austin Seven. Il lui donne le nom de Lotus, pour une raison qu'il n'a jamais révélée. En circuit, les succès de la Mk3 attirent les premiers clients. Lotus engineering est créée en janvier 1952, à Hornsey, dans la banlieue londonienne. Après avoir passé un an au sein de la RAF (Royal Air Force. Ndlr), Chapman travaille alors pour une entreprise de construction, ces diverses expériences complétant son bagage technique. C'est d'abord avec les voitures de sport que Lotus se fait un nom. 1957 est une année charnière avec le lancement de la Seven et de l'Elite, une victoire à l'indice de performance aux 24 Heures du Mans et la construction d'une première monoplace, une F2 à moteur 1500 cm³. Ayant acquis une belle réputation en matière de suspensions, Chapman a été consulté par Vanwall, afin de dessiner le châssis de sa F1 de 1956. Il s'en voit même confier une pour le Grand Prix de l'ACF à Reims, mais un accident aux essais le prive de son seul départ en Grand Prix. En 1957, c'est aux suspensions de la BRM P25 qu'il apporte son expertise. Lotus, dont le directeur technique était Mike Costin (futur COS de Cosworth) avait donc une expérience de la F1 avant d'y faire débiter ses propres voitures.

Le succès se fera pourtant attendre. Il est vrai que les voitures engagées en 1958 n'étaient que des F2, dans lesquelles le 4 cylindres Climax avait été porté de 1.5 à 2 litres. Si l'architecture de cette Lotus 12 restait classique, avec le moteur à l'avant, elle illustrait déjà la philosophie de Chapman. De taille minuscule et de forme simpliste, elle était ultralégère, au détriment de sa fiabilité. Notamment en raison de sa boîte de vitesses issue de la technique moto. Autrement dit, Lotus débutait en F1 en y

ARCHIVES J.F. GALERON

introduisant la commande séquentielle. Par manque de maturité, cette technique allait être rapidement écartée pour ne réapparaître que trois décennies plus tard. Lors des débuts au Grand Prix de Monaco, le Rookie Graham Hill est éliminé par un bari de transmission et Cliff Allison se classe 6^e et dernier, hors des points (*réservés aux cinq premiers avant 1960. Ndlr*). 4^e à Spa, Allison offre à Lotus ses seuls points de la saison. La Lotus 16 débute à Reims, aux mains de Graham Hill. Celle-ci se distingue par son moteur couché et une carrosserie inspirée de la Vanwall. Hill doit attendre Monza pour voir une arrivée, à la 6^e place. Il ne fera pas mieux, Lotus se classant 6^e de la Coupe des Constructeurs, inaugurée cette année-là. Malgré un moteur Climax

porté à 2.5 litres, 1959 n'apportera que deux points de plus, Lotus se classant 4^e chez les Constructeurs. Parti chez Ferrari, Allison est remplacé par Innes Ireland. Celui-ci termine 4^e à Zandvoort, puis 5^e à Sebring, où a lieu le premier Grand Prix des États-Unis. Graham Hill n'ayant toujours pas marqué le moindre point, il rejoint BRM en 1960... mais son histoire avec Lotus est loin d'être terminée. Sa place est prise par Alan Stacey, pilote d'autant plus méritant qu'il conduit avec une prothèse, ayant été amputé de la jambe droite, au-dessous du genou.

VICTOIRE EN PRIVÉ

Le succès rencontré par l'Elite a éloigné Chapman de la course, Lotus ayant emmé-



*C'est grâce à
Stirling Moss et
à l'écurie Rob
Walker que Lotus
a remporté son
premier Grand Prix,
à Monaco, en 1960.*



nagé en juin 1959 dans une nouvelle usine, à Cheshunt. Après deux saisons décevantes, la marque doit redorer son blason, ce qu'elle va faire avec la 18. Une voiture simple et polyvalente, utilisable en F1 comme en F. Junior, bien dans le style de Chapman. Avec sa carrosserie minimaliste, elle n'est pas très engageante, mais elle a l'avantage d'avoir le moteur à l'arrière, une technique dont son concepteur a tardé à reconnaître les avantages. Cette modeste 18 va mener Lotus sur la route du succès. Dès ses débuts à Buenos Aires, Ireland mène la course. Des ennuis de boîte l'empêchent de faire mieux que 6^e, mais la marque vient de signer son entrée parmi les grands. Pour preuve, l'écurie Rob Walker qui fait courir Stirling Moss décide de délaiss...

sa Cooper au profit d'une Lotus pour Monaco. Et c'est Moss qui offre en Principauté sa première pole position à Lotus, puis sa première victoire. À Zandvoort, Ireland termine 2^e, offrant un premier podium à l'équipe d'usine. Mais cette période faste est suivie d'un sombre week-end à Spa. Stirling Moss est gravement accidenté aux essais à la suite d'un bris de fusée, ce qui n'aide pas à restaurer la réputation de la marque. En course, c'est Alan Stacey qui se tue après avoir été heurté au visage par un oiseau. La seule éclaircie est apportée par le jeune Jim Clark, qui marque ses premiers points en terminant 5^e. Une performance rééditée à Reims, devant l'intérimaire Ron Flockhart. Clark se voit titularisé à la place de Stacey, mais Chapman possède un autre atout dans sa manche : John Surtees. Après avoir débuté à Monaco, le septuple champion du monde moto dévoile un énorme potentiel à Silverstone, en se classant 2^e devant Ireland. Il confirme en signant la pole position à Porto, mais la victoire lui échappe lorsqu'il explose son radiateur après avoir été déséquilibré par un rail de tramway. 3^e, Clark obtient son premier podium. Pleinement rétabli, Moss retrouve le chemin de la victoire à Riverside, où il devance Ireland dans le Grand Prix des États-Unis, les deux hommes terminant 3^e et 4^e du championnat derrière Jack Brabham et son équipier chez Cooper, Bruce McLaren. Lotus se classe 2^e de la Coupe des Constructeurs derrière Cooper, mais devant Ferrari.

1961-1967

CLARK-CHAPMAN, DUO MAGIQUE

En 1961, la F1 voit sa cylindrée réduite à 1500 cm³, pour des raisons de sécurité. Réticents, les constructeurs britanniques ne seront pas en mesure de s'opposer à Ferrari, qui avait pris les devants avec sa superbe 156 « shark nose ». Chez Lotus, la 21 marque également une rupture technique et esthétique, avec une forme très profilée imposant au pilote d'être dans une position allongée. Le moteur est toujours le Climax FPF ramené à sa cylindrée initiale et désormais couplé à une boîte ZF. Quant aux pilotes, il s'agit d'Ireland et Clark, Surtees ayant préféré se tourner vers Lola. Mais les Lotus d'usine ne parviennent pas à battre les Ferrari. Les deux victoires obtenues par Moss à Monaco (sur 18) et au Nürburgring (sur 18 à carrosserie 21), sous les couleurs de Rob Walker, doivent davantage au talent du pilote qu'à la voiture. 3^e du championnat derrière Phil Hill et Von Trips, Moss permet à Lotus de seconder Ferrari chez les constructeurs. Quant à l'unique victoire d'Ireland, à Watkins Glen, en l'absence des voitures rouges, elle lui permet de précéder Clark d'un point à la 6^e

place finale. L'équipe d'usine confiait parfois son mulot à un pilote local, permettant notamment à Willy Mairesse de disputer son Grand Prix de Belgique. Par ailleurs, divers concurrents privés ont engagé des Lotus au cours de la saison, sans jamais accéder aux points. On a vu notamment passer Lucien Bianchi, Olivier Gendebien ou Masten Gregory au sein de l'écurie UDT-Laystall.

En 1962, le nouveau V8 Climax est fin prêt pour affronter le V6 Dino. Chapman ayant compris que Jim Clark représentait l'avenir, il pousse Ireland vers UDT-Laystall et le remplace par Trevor Taylor. Le grave accident dont Moss est victime à Goodwood, en avril, va priver la F1 de son pilote de référence et ouvrir une voie royale à Clark, désormais mûr pour jouer les premiers rôles. Avec le jeune Écossais, Chapman a enfin trouvé un pilote rapide et docile, à la mesure de son génie et de son ambition. La relation entre les deux hommes sera sans équivalent dans l'histoire, Clark n'ayant jamais piloté que pour Lotus en F1. Mais cette osmose ne peut expliquer à elle seule leur prise de pouvoir. En 1962, Lotus initie l'une des plus grandes révolutions jamais vues en Grand Prix : le châssis monocoque. Cette technique n'est pas vraiment nouvelle, mais plus que d'inventer, le vrai génie de Chapman est d'obtenir des résultats concrets sur la base d'expérimentations tentées par d'autres. Grâce à une rigidité supérieure, le gain en tenue de route est conséquent. Le secret a été tellement bien gardé que même les clients de Lotus n'étaient pas au courant, le rusé Chapman leur ayant vendu sa 24 à châssis tubulaire. La 25 n'est dévoilée qu'à Zandvoort, où débute le championnat. Lotus a pris tout le monde par surprise et va devenir la nouvelle référence technique pour les années à venir. Trahi par sa transmission à Zandvoort et Monaco, Clark remporte enfin sa première victoire à Spa, avant de récidiver à Silverstone et Watkins Glen. Mais, trop souvent, il est contraint à l'abandon, comme à East London (Afrique du Sud), où une fuite d'huile lui coûte le titre mondial au profit de Graham Hill, devenu le leader de BRM. Ayant débuté sa saison sur la 24, Taylor s'est classé 2^e à Zandvoort, sans confirmer ensuite. 10^e du championnat, il devance tout de même Ireland, qui n'a marqué que deux points aux États-Unis. Quant à Maurice Trintignant, qui a remplacé Moss chez Rob Walker, il n'a brillé que dans les courses hors championnat. Jack Brabham a également piloté une 24, en attendant les débuts de sa propre marque, se classant 6^e à Spa et 5^e à Silverstone. Notons aussi les débuts de Jo Siffert sous les couleurs de la Scuderia Filipinetti et d'un certain Roger Penske, sur une 24 d'UDT-Laystall. ▶

Enfin, cette saison a vu l'apparition d'un V8 BRM sur certaines 24 privées, Gregory marquant un point aux États-Unis.

L'ANNÉE DE LA MATURITÉ

Clark et Lotus vont atteindre la consécration en 1963 : remportant sept des dix Grands Prix (un record qui ne sera battu qu'en 1988, par Ayrton Senna), l'Écossais est sacré dès Monza, Lotus l'étant chez les Constructeurs. C'est à Silverstone qu'apparaît la bande jaune sur les Lotus d'usine : une fantaisie inspirée par la décoration des voitures d'Indianapolis, où la marque vient de faire des débuts remarqués. La réussite de Clark tranche avec la pitoyable saison de Trevor Taylor, qui n'a marqué qu'un point. Il sera écarté au profit de Peter Arundell, vedette de la F. Junior. Au cours de cette même saison, on relève quelques belles performances de Jim Hall sur une Lotus-BRM 24 de l'ex-écurie UDT-Laysall, rebaptisée BRP (British Racing Partnership). Citons aussi le Niçois Bernard Collomb, vu sur sa 24 personnelle, et les débutants Chris Amon et Mike Hailwood, sur les 24 à moteur BRM du Parnell Racing. C'est avec la 25B que Lotus entame 1964. Toujours en manque de réussite à Monaco, Clark y perd sa barre antiroulis alors

qu'il mène la course. Une fois n'est pas coutume, Clark profite des malheurs des autres pour s'imposer à Spa. Également vainqueur à Zandvoort et à Brands Hatch, il fait débiter la 33 au Nürburgring mais la victoire le boude, faute d'une fiabilité suffisante. Comme en 1962, le titre lui échappe dans la dernière course, à la suite d'une fuite d'huile : Surtees et Ferrari sont sacrés à Mexico, Clark et Lotus échouant au 3^e rang de leur championnat respectif.

3^e à Monaco et à Zandvoort, Arundell a effectué des débuts prometteurs, mais il a dû laisser sa place à Mike Spence, après avoir été grièvement blessé à Reims, en F2. 6^e à Monza et 4^e à Mexico, Spence n'a pas convaincu, mais il conservera sa place en 1965, sans faire beaucoup mieux (3^e à Mexico). De toute évidence, Clark suffit au bonheur de Lotus. Une éclatante démonstration en est faite en 1965 où, avec une 33 enfin au point, l'Écossais domine encore plus nettement qu'en 1963. Malgré l'absence de son équipe à Monaco, en raison de la concurrence d'Indianapolis, Clark va rester invaincu jusqu'au Grand Prix d'Allemagne, où il s'assure de son second titre avec six victoires (voir Ah n°2037. Ndlr). Lotus avait survolé la Formule 1500 (22

victoires contre 11 à BRM et 9 à Ferrari), mais l'heure était venue de remettre les compteurs à zéro, avec un doublement de la cylindrée en 1966.

À LA RECHERCHE DU MOTEUR MIRACLE

Cette fois encore, les équipes britanniques ont mal anticipé le changement de règlement, le retrait de Coventry-Climax les laissant fort démunies. En choisissant BRM comme motoriste, Chapman se montrera moins inspiré à court terme que Jack Brabham, qui réussira le « casse du siècle » avec son V8 Repco, fiable et homogène. Mais Chapman voit loin : dès 1965, il a demandé à deux de ses anciens employés, Mike Costin et Keith Duckworth, de concevoir un moteur 3 litres. Les hommes de Cosworth ont fait leurs preuves dans les formules inférieures, mais ils ont besoin d'un financement. Ford GB y pourvoira, moyennant quoi Lotus bénéficiera du Ford-Cosworth DFV en exclusivité pour 1967. En attendant, il faut faire avec ce qu'on a : soit les V8 Climax ou BRM portés à 2 litres, soit le nouveau et monstrueux BRM H16 de 3 litres, aucune des solutions n'étant satisfaisante. Sur la lancée d'un succès commun à Indianapolis, Lotus a délaissé Dunlop au profit de Firestone. Débutant la saison



Silverstone 1963 : sur la 25 monocoque, Jim Clark étrenne une bande jaune, qui deviendra légendaire, sur la route de son premier sacre.



Zandvoort 1967 : Jim Clark impose d'emblée la Lotus 49 et le V8 Cosworth.

ARCHIVES J.F. GALERON

avec la 33 à moteur Climax, Clark est victime de deux abandons, puis d'un forfait à Reims, un oiseau l'ayant heurté au visage lors des essais. 4^e à Silverstone, puis 3^e à Zandvoort, il ne dispose de sa 43 à moteur BRM H16 qu'à partir de Monza. Avec un peu de réussite, il parvient à l'imposer à Watkins Glen, ce qui sauve une saison par ailleurs fort décevante : l'Écossais n'est que 6^e au championnat. Ses équipiers, Arundell, Spence et Rodriguez, ne lui ont pas été d'un grand secours. De retour après une longue convalescence, le premier nommé n'a marqué qu'un point et sa carrière en F1 en restera là.

Ford ayant exigé la présence d'un second

pilote de premier plan en 1967, Chapman choisit de rappeler au bercaill une vieille connaissance : Graham Hill. L'ancien mécanicien-pilote a depuis acquis une tout autre stature et Chapman devra désormais gérer deux champions du monde. Tout se passera entre gentlemen et Graham aura l'occasion de démontrer toute la pertinence de sa présence dans l'équipe. Assez rapidement du reste, puisqu'il se classe 2^e à Monaco pour la dernière apparition de la 33 Climax. Le 4 juin, le Grand Prix des Pays-Bas voit les débuts du V8 Cosworth tant attendu, monté dans la nouvelle Lotus 49 conçue par Maurice Philippe, dans la nouvelle usine d'Hethel (Norfolk). Cinq ans après la monocoque, le moteur porteur va s'imposer en F1. Malgré ses défauts de jeunesse, la Lotus-Ford 49 s'avère d'emblée la voiture à battre, Hill signant la pole position et Clark remportant la course. Également vainqueur à Silverstone, Monza et Watkins Glen, Clark essuie les plâtres par ailleurs et doit se contenter de la 3^e place du championnat. Moins en réussite, Hill a assuré le doublé aux États-Unis, mais se contente de la 6^e place finale.

1968-1975 LES AVENTURIERS

Avec une telle paire de pilotes et un matériel amélioré, notamment grâce au remplacement de la boîte ZF par une Hewland, Lotus est le grand favori de la saison 1968, même si McLaren et l'équipe Matra-Tyrrell débutante bénéficient également du Cosworth. Cette année voit aussi l'arrivée de la publicité extra-sportive. Outre le remplacement d'Esso par Shell, un contrat a été signé avec le cigarettier John Player, désireux de promouvoir la marque Gold Leaf. Les Lotus vont y perdre leur vert au profit d'une agréable livrée rouge, blanche et or, qui apparaîtra d'abord lors de la série

Tasman (disputée durant l'intersaison de F1, entre 1964 et 1975, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Ndlr). Lorsque la saison débute le 1^{er} janvier sous le soleil de Kyalami, les Lotus sont encore au vert. Au sommet de son art, Jim Clark remporte sa 25^e victoire en Grand Prix, devenant recordman des victoires aux dépens de Fangio. Hill ayant assuré le doublé, tout se présente au mieux, mais la fête va tourner au cauchemar. Le 7 avril, Jim Clark se tue lors d'une course de F2, à Hockenheim, à la suite d'une crevaillon. Soucieux de ménager son partenaire Firestone, Chapman ne dévoilera que bien plus tard les raisons de cet accident. Ayant perdu son alter ego, le fondateur de Lotus est dévasté. Pour lui, rien ne sera plus jamais comme avant. Et le sort s'acharne. Un mois plus tard, Mike Spence, rappelé pour remplacer Clark, se tue lors d'essais à Indianapolis, au volant d'une Lotus 56. C'est le coup de grâce pour Chapman, qui songe à tout abandonner. Graham Hill prend seul l'initiative de partir pour Jarama, avec une poignée de mécanos. Sa victoire en Espagne remet Lotus sur les rails et permet à Gold Leaf de débiter victorieusement en Grand Prix. Le Britannique s'impose à Monaco, où Jackie Oliver affronte l'impossible tâche de remplacer Clark. C'est à cette occasion que des « moustaches » et un capot moteur en forme de becquet apparaissent pour la première fois sur une F1. En ce mois de mai 1968, la révolution des ailerons est en marche. Si Brabham et Ferrari sont les premiers à monter un véritable aileron arrière en course (à Spa), Lotus réplique en présentant, à Rouen, un plan haut perché, articulé sur les suspensions. Graham Hill connaît une saison en dents-de-scie, tout comme son principal rival, Jackie Stewart, qui a manqué Jarama et Monaco après s'être luxé le poignet en F2. Mais Hill sait hausser son niveau de jeu lorsqu'il le faut. 2^e sous le déluge du Nürburgring puis à Watkins Glen, à chaque fois derrière Stewart, il porte l'estocade à Mexico, en remportant la victoire et le titre. Même sans Clark, Lotus gagne encore, comme l'illustre sa Coupe des Constructeurs à laquelle Rob Walker a largement contribué, grâce à un Jo Siffert parvenu à maturité. Le Suisse a remporté sa première victoire à Brands Hatch, après l'abandon des deux Lotus officielles.

RINDT LE CONTESTATAIRE

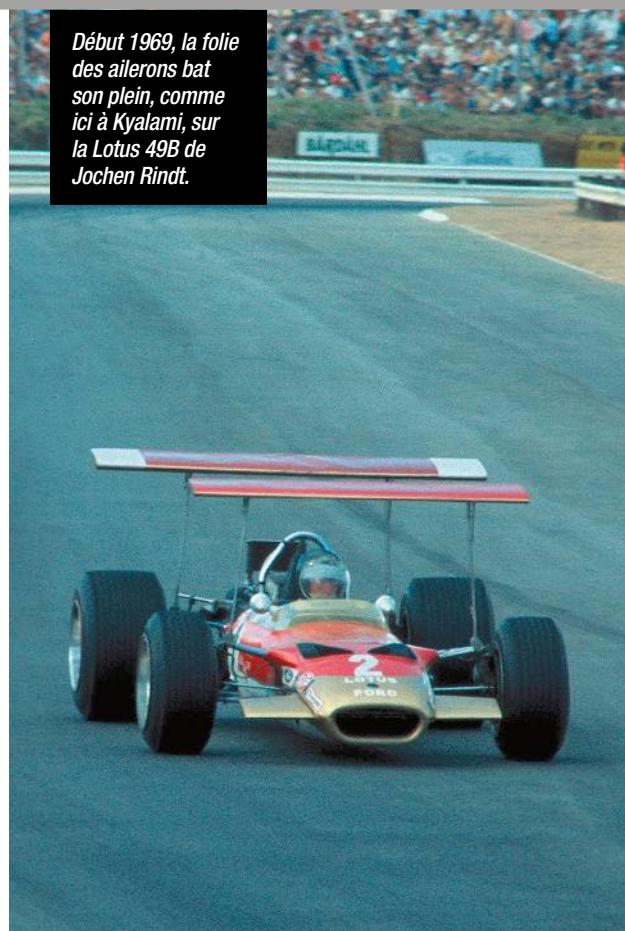
Dans des conditions difficiles, Jackie Oliver a connu une première saison mitigée, conclue par un podium au Mexique, mais Chapman est à la recherche d'un nouveau Clark. « Viens quand tu seras prêt », avait-il dit à Mario Andretti lorsqu'il l'avait découvert à Indianapolis, trois ans plus tôt. En 1968, l'Italo-Américain décide de tâter le terrain. Débutant à Monza, il signe le 2^e ▶



Jim Clark, Colin Chapman et Keith Duckworth : quand trois génies travaillent en osmose, quelle chance reste-t-il aux autres ?

ARCHIVES J.F. GALERON

temps des essais, mais se voit refuser le départ par les organisateurs car il dispute le même week-end une manche USAC, aux États-Unis. Les vrais débuts sont donc repoussés à Watkins Glen, où il signe la pole position avant d'être victime de son embrayage en course. Le voilà fixé sur le potentiel de Mario, mais le cœur de celui-ci est encore aux États-Unis. Chapman se tourne alors vers Jochen Rindt, en provenance de Brabham. La relation entre les deux hommes sera orageuse, l'Autrichien n'ayant qu'une confiance modérée dans la solidité de ses montures et Chapman n'appréciant guère ses manières rudes. Cette cohabitation était le prix à payer pour empêcher le duo Stewart/Tyrrell de faire main basse sur la F1. Rindt sera d'ailleurs son adversaire le plus coriace en 1969, mais un cruel manque de réussite l'empêchera de jouer le titre. En Espagne, sur le tracé urbain de Montjuïc, les Lotus 49B sont victimes du bris de leurs montants d'aileron à l'endroit le plus critique du circuit. Hill d'abord, Rindt ensuite, dont la voiture qui vient heurter celle abandonnée par son équipier se retourne. Par miracle, le feu ne se déclare pas, mais Rindt est relevé avec des fractures au visage. Quant aux grands ailerons initiés par Chapman, ils seront interdits dès la course suivante. Rindt est forfait à Monaco, où Hill profite de l'abandon de Stewart pour y remporter son 5^e succès. Son remplaçant Richard Attwood se classe 4^e. Rindt doit attendre la mi-saison pour marquer ses premiers points à Silverstone. Souvent le plus rapide aux essais, l'Autrichien alterne abandons et frustrations, comme à Monza où il est coiffé sur le fil par Stewart. La délivrance arrive enfin à Watkins Glen où, cette fois, c'est lui qui profite des malheurs de son rival. Cette première victoire est, hélas, ternie par le grave accident dont est victime Graham Hill, à la suite d'une crevaisson. Relevé avec les jambes brisées, le double champion du monde va se lancer dans une longue rééducation qui lui permettra de revenir en F1, chez Rob Walker. Rindt achève cette saison mitigée au 4^e rang, Hill au 7^e, Siffert (Rob Walker) au 9^e. Quant au Rookie John Miles, il a eu la lourde tâche de faire débiter la Lotus 63, à quatre roues motrices, à Charade (*ce n'était pas une première puisque la Ferguson 4RM avait couru en 1961. Ndlr*). Rindt et Hill refusant de conduire cette voiture expérimentale à Silverstone, Chapman avait contourné la difficulté en vendant ses 49B à Jo Bonnier. Mais ce dernier se montrant solidaire de ses camarades pilotes, c'est finalement lui qui s'était retrouvé au volant de la 63, avec laquelle Andretti sera accidenté au Nürburgring. Faute de résultats, les 4RM tirent leur révérence en F1. Colin Chapman et Maurice Philippe se



tourment alors vers un nouveau concept pour remplacer la 49: le report des masses vers l'arrière. Ce sera la 72, à la forme en coin inspirée de la 56 Indy, munie de freins avant in-board et de barres de torsion. À cette période propice aux progrès techniques, la soif d'innovation de Lotus semble sans limites. Mais la 72 tarde à dévoiler son potentiel. Rindt entame 1970 avec la 49C et c'est avec celle-ci qu'il remporte un succès dantesque à Monaco, après la sortie de route de Jack Brabham dans le dernier virage. L'Autrichien retrouve une 72, enfin au point, à Zandvoort et aligne une série de quatre succès qui le propulse vers le titre. Même la chance semble s'être rangée de son côté. Elle va l'abandonner brutalement aux essais de Monza, où sa Lotus s'encastre sous un rail au freinage de la Parabolique. Rindt n'y survivra pas. Est-il sorti parce qu'il roulait sans ailerons ou suite au bris d'un arbre de roue avant? Chapman a toujours penché pour la première hypothèse. Ébranlée par ce nouveau drame, l'équipe Lotus ne dispute pas les Grands Prix d'Italie et du Canada. John Miles, qui n'avait pas confirmé son honorable 5^e place à Kyalami, décide de renoncer. Ne reste plus dans l'équipe qu'un jeune Brésilien ayant pris la saison en marche: Emerson Fittipaldi. Chapman le propulse pilote n°1 pour le Grand Prix des États-

Unis, à Watkins Glen, où il s'impose contre toute attente. Ce succès, complété par la 3^e place du Suédois Reine Wisell, repousse définitivement la menace que Jacky Ickx (Ferrari) faisait encore planer sur le titre de Rindt, sacré à titre posthume, et assure à Lotus la Coupe des Constructeurs. Fittipaldi achève sa demi-saison au 10^e rang final, trois places devant Graham Hill, qui n'a pas retrouvé chez Rob Walker le même niveau qu'avec l'usine.

IRREMPLAÇABLE 72

C'est avec deux jeunes pilotes que Lotus entame 1971. Mais pour la première fois depuis 1959, elle ne remporte aucune course, l'adaptation aux nouveaux pneus Firestone étant problématique. Une évolution de suspension (72D) améliore les choses, permettant à Fittipaldi de se classer 6^e au championnat, avec trois podiums. Moins performant, Wisell se contente de la 9^e place. En cours de saison, Lotus aligne également la 56B, seule voiture à turbine jamais vue en F1. Walker, Wisell et Fittipaldi disputent chacun un Grand Prix à son volant, le Brésilien ne pouvant faire mieux que 8^e à Monza. Comme la 63, elle sera vite abandonnée. En 1972, les Lotus troquent leurs couleurs Gold Leaf pour celles de JPS, gagnant encore en élégance. Ayant succédé à Maurice Philippe, Ralph

En 1969, la F1 croyait aux quatre roues motrices, à l'image de la Lotus 63 que John Miles fit débiter sur le circuit de Charade.



DPPI

En 1971, Lotus introduit la turbine en F1. Emerson Fittipaldi terminera 8^e du GP d'Italie.



DPPI

Bellamy (ex-McLaren) va poursuivre avec bonheur l'évolution de la 72. À nouveau soucieux de promouvoir les jeunes pilotes ayant fait briller sa marque aux échelons inférieurs, Chapman titularise Dave Walker. Assez mystérieusement, l'Australien ne marquera pas le moindre point, une 9^e place à Jarama étant son meilleur résultat. Wisell sera même rappelé pour deux courses, sans plus de réussite. Être deuxième pilote chez Lotus n'était pas toujours une sinécure, semble-t-il. Ce cruel manque de résultats tranche avec la réussite de Fittipaldi. Mettant à profit une méforme passagère de Stewart, victime d'un ulcère en pleine saison, le Brésilien aligne cinq succès et s'assure du titre à Monza. L'entente entre Chapman et Fittipaldi est pour l'heure sans nuages, mais elle va être assombrie par l'arrivée de Ronnie Peterson, en 1973. Pour la première fois, Lotus doit gérer deux pilotes de niveau équivalent – Hill n'était pas une menace pour Clark – aux styles de pilotage opposés. Un autre changement concerne les pneus, Goodyear remplaçant Firestone. L'avantage va dans un premier temps à Fittipaldi qui remporte les deux premiers Grands Prix, à Buenos Aires et Interlagos, avant de poursuivre à Montjuïc. Mais le Brésilien a mangé son pain blanc. Ayant un pilotage plus brutal, le Suédois a mis du temps à s'adapter à sa

voiture, mais il va bientôt se montrer irrésistible. Dominateur à Montjuïc et Anderstorp, il est privé de victoire par manque de réussite. Celle-ci se tourne vers lui au Paul-Ricard, où un accrochage entre Scheckter et Fittipaldi lui offre sa première victoire en F1. Il récidive à Zeltweg, après l'abandon de son équipier. C'est à Monza que l'abcès éclate. Faute de consignes, Peterson s'impose devant Fittipaldi... qui perd ses dernières chances de titre face à Stewart. Après une 4^e victoire du Suédois à Watkins Glen, Lotus se console avec la Coupe des Constructeurs, Fittipaldi conservant la 2^e place devant Peterson, qui avait pourtant signé neuf pole positions, contre une seule à son équipier.

Fittipaldi étant parti chez McLaren, Peterson devient le leader incontesté de Lotus en 1974, Jacky Ickx n'étant pas au même niveau. Alourdie par les changements de règlement successifs, la 72 accuse désormais son âge et Chapman confie à Bellamy le soin de dessiner la 76, aussi appelée JPS 9. Son originalité réside dans sa commande d'embrayage électrohydraulique, actionnée par un bouton sur le levier. Débutant à Kyalami, la 76 va s'avérer si peu fiable et compétitive qu'elle va rapidement être mise au rebut. Jamais Lotus n'avait connu un échec si cuisant en F1. Fallait-il y voir un désintérêt de Chapman,

occupé à d'autres projets dans l'aéronautique ou les chantiers navals, sans parler des études commandées à Lotus par les grands constructeurs? Toujours est-il que c'est avec la bonne vieille 72E que Peterson remporte trois Grands Prix cette année-là, à Monaco, Dijon et Monza, sans pouvoir faire mieux que 5^e au championnat. Avec deux podiums seulement, Ickx termine 10^e. Ce sera encore pire en 1975 avec la 72F, ultime évolution d'une voiture qui aura couru six saisons. Incapable d'accéder au podium, Peterson terminera 12^e du championnat, Ickx quittant le navire à mi-saison, sans que ses remplaçants occasionnels, Brian Henton, Jim Crawford et John Watson, ne parviennent à faire mieux.

1976-1982

SUPER MARIO ET LES WING-CARS

Cette situation a détérioré les relations entre Chapman et Peterson. Devant la promesse d'une nouvelle voiture pour 1976, le Suédois accepte de rester, mais l'arrivée inopinée de Mario Andretti au Brésil, après le forfait de l'équipe Parnelli, le fait désertter chez March dès le deuxième Grand Prix de la saison. Gunnar Nilsson et Bob Evans sont recrutés, le second étant définitivement remplacé par Andretti à partir ▶

du Grand Prix d'Espagne, après le retrait de Parnelli. Le vieux rêve de Chapman se réalise enfin : il retrouve avec l'Américain une complicité technique qu'il n'avait plus connue depuis Fittipaldi. Ce n'est pas superflu. Il faudra abattre un travail considérable pour rendre compétitive cette 77 à empattement et voies réglables. Si Nilsson, 3^e à Jarama et Zeltweg, ne démerite pas, c'est bien Andretti qui fait évoluer la 77, avec l'aide de Tony Southgate, arrivé à mi-saison, et qui replace Lotus sur le chemin du succès. L'événement a lieu sous la pluie du Mont Fuji, en fin de saison, et il est de bon augure pour les deux années à venir. En 1977, le team manager Peter Warr quitte Lotus pour Wolf. C'est l'occasion d'un retour pour Andrew Ferguson, qui avait déjà occupé ce poste de 1961 à 1969. Warr fera, lui aussi, son come-back. En attendant, Lotus présente sa 78, beaucoup plus aérodynamique que sa devancière. Ce que l'on ignorait encore, c'est que cette voiture était le fruit d'une longue réflexion visant à créer de l'appui par le dessous de la voiture, en d'autres termes, par « effet de sol ». Au moins autant qu'à Chapman, cette évolution est due à Peter Wright, dont les expériences chez BRM et March étaient restées sans lendemain. Sans oublier Jim Hall, le « Chapman » américain qui, dès 1970, avait installé deux aspirateurs à l'arrière de la Chaparral 2J Can-Am, avant que ceux-ci ne soient interdits. Afin de conserver son avantage le plus longtemps possible, Lotus joue profil bas, tant il est vrai

qu'il est plus facile de cacher aux regards indiscrets l'intérieur d'un ponton qu'une paire d'aspirateurs... La ruse de Chapman va fonctionner au-delà de toute espérance, car il faudra deux bonnes années à la concurrence pour refaire son retard. Après un début de saison en demi-teinte, Andretti s'impose coup sur coup à Long Beach et Jarama. Si l'Américain aligne les pole positions et mène la plupart des courses, il souffre aussi du manque de fiabilité de son Cosworth. Malgré deux autres succès à Dijon et Monza, il doit s'incliner au championnat devant Lauda (Ferrari) et Scheckter (Wolf), dont les montures étaient plus fiables. Le renouveau de Lotus est confirmé par la victoire de Gunnar Nilsson, 8^e du championnat avec une victoire à Zolder. Après une saison calamiteuse sur la Tyrrell à six roues, Peterson retrouve le chemin d'Hethel en 1978 mais, entre-temps, Andretti a fait son nid et le Suédois doit se contenter d'un rôle de lieutenant. Un rôle dont il va s'acquitter avec une loyauté sans faille. Lotus entame la saison avec une 78 plus fiable qui permet à Andretti de s'imposer à Buenos Aires et Peterson à Kyalami. La 79 ne débute qu'à Zolder aux mains de Mario, qui enlève la victoire avec une facilité déconcertante. La nouvelle Lotus, à l'effet de sol renforcé par des jupes coulissantes, n'est pas seulement magnifique. D'une efficacité diabolique, elle démode instantanément toutes ses concurrentes. L'été sera noir et or, avec cinq autres victoires de la 79, dont trois doublés. Scotché aux échap-

pements de son équipier, Peterson ronge son frein et imagine déjà son avenir chez McLaren. Il doit attendre Zeltweg pour gagner à nouveau, ayant été libéré de son « devoir de réserve » par la sortie de route d'Andretti. Le score est donc de 6-2 avant Monza et l'on s'achemine vers un doublé au championnat. Il aura bien lieu, mais dans la douleur et la peine : Ronnie Peterson est accidenté au départ du Grand Prix d'Italie, sa monoplace prend feu, et il décède dans la nuit. Vainqueur sur la piste, Andretti écope d'une minute de pénalité pour départ anticipé, mais n'en est pas moins assuré du titre. Il va laisser la vedette pour les deux dernières courses au remplaçant de Peterson, Jean-Pierre Jarier (voir interview pages 34 et 35. *Ndlr*). Quant à Hector Rebaque, qui avait racheté une 78, il est parvenu à marquer un point à Hockenheim, exploit qu'il ne rééditera pas l'année suivante. Le Mexicain est le dernier à avoir piloté une Lotus privée en F1.

TROP LOIN

JPS ayant suspendu son effort, Martini devient le sponsor de Lotus, qui se remet au vert en 1979. On pousse encore plus loin le concept d'effet de sol, dans l'espoir de se passer d'ailerons. Mais, la 80 se révèle inconduisible, à cause d'un important pompage aérodynamique et Lotus perd tout son avantage au profit de ceux qui ont le mieux copié, Ligier d'abord, Williams ensuite. C'est avec une 79, désormais dépassée, que Reutemann se classe 6^e du championnat

En remportant le GP d'Italie 1972, Emerson Fittipaldi devient champion du monde. La Lotus 72 courra pendant six saisons.





Le succès d'Elio De Angelis au GP d'Autriche 1982 fut le dernier avant le décès de Chapman.

avec trois podiums. Andretti se contente du 10^e rang final, n'ayant couru que quatre fois avec la 80, qu'il a menée sur le podium de Jarama, avant de se rabattre sur la 79. Le pétrolier Essex ayant supplanté Martini, Lotus entame les années 1980 sous de nouvelles couleurs, mais la 81 ne lui permet pas de renouer avec le succès, la faute à une coque (toujours en aluminium) qui manque de rigidité. Andretti ne parvient à marquer qu'un point à Watkins Glen, lors de sa dernière course pour Lotus, avant son départ chez Alfa Romeo. Nouveau venu, l'Italien Elio De Angelis s'en sort mieux en terminant 6^e du championnat, avec une 2^e place à Interlagos. Toujours à la recherche d'un avantage technique décisif, et n'ayant pas son pareil pour lire entre les lignes des

règlements, Chapman présente alors sa 88 à coque carbone Kevlar et double châssis, dans le but d'optimiser l'effet de sol. On ne saura jamais ce que valait ce concept audacieux, puisqu'il allait être interdit avant même d'avoir été vu en course (*débutant à Long Beach en 1981, la 88 fut disqualifiée au cours des essais, suite à diverses réclamations. Ndlr*). S'estimant floué, Chapman gardera une profonde rancœur vis-à-vis du pouvoir sportif et devra préparer en toute hâte une voiture plus conventionnelle. Apparue à Monaco, la 91 ne permet pas à De Angelis d'accéder au podium, l'Italien terminant 8^e du championnat, six places devant Nigel Mansell, que Lotus a fait débiter en F1 l'année précédente. Toutefois, c'est l'Anglais qui offre à la marque son

seul podium de la saison : 3^e à Zolder sur la vieille 81. Essex ayant été frappé par la crise pétrolière, Lotus retrouve le noir et or de JPS et le chemin du succès en 1982. L'événement a lieu à Zeltweg, où De Angelis coiffe sur le fil la Williams de Rosberg. Avec la 3^e place de Mansell à Rio, cette saison en demi-teinte se conclut aux 9^e et 14^e places pour les pilotes Lotus.

1983-1994

DUCAROUGE, SENNA, ET S'EN VA

À la suite du décès de son fondateur, en décembre 1982, une nouvelle ère s'ouvre pour Lotus l'année suivante. Sans cette formidable source d'inspiration, rien ne sera plus comme avant, mais sa marque lui survivra avec panache. Ses successeurs feront même mieux au cours des cinq années suivantes qu'au cours des quatre dernières « années Chapman ». Le premier mérite en revient à Peter Warr. Revenu en 1981, il va orchestrer la vie du Team Lotus jusqu'à la fin de la décennie. Déjà impliqué dans la conception des F1 depuis la 77, Martin Ogilvie sera le père de la 93T, chaussée par Pirelli. Le T signifie que le moteur est turbocompressé, Renault fournit son V6. De Angelis essuie les plâtres à Long Beach, tandis que Mansell poursuit jusqu'à la mi-saison avec la 92 Cosworth, marquant un seul point à Montréal, quand l'Italien collectionne les abandons.

Souhaitée de longue date par Chapman, l'arrivée de Gérard Ducarouge, en juin 1983, ►



En 1977, la Lotus 78 (attention à la confusion !) introduit l'effet de sol en F1. Malgré cette victoire à Monza, Mario Andretti devra attendre 1978... et la 79 pour être sacré.



Estoril 1985 : l'inoubliable première victoire d'Ayrton Senna, pour sa deuxième course chez Lotus. Chapman aurait adoré !

va remettre Lotus sur les rails. Impressionné par le fondateur de Lotus et craignant un choc de personnalités, l'ingénieur français (ex-Matra, Ligier et Alfa Romeo. Ndlr) avait d'abord décliné l'offre mais, à présent, rien ne s'opposait à ce qu'il impose son style au poste de directeur technique. Avec autant de rapidité que de pragmatisme, « Duca » conçoit en quelques semaines la 94T, sur la base du châssis 91, plus léger. Si la compétitivité est retrouvée à partir de Silverstone, la fiabilité fait encore défaut, De Angelis n'obtenant qu'une 5^e place à Monza. Avec un podium au Grand Prix d'Europe disputé à Brands Hatch, Mansell fait mieux, mais ne se classe que 12^e au championnat. En début de saison, le Britannique a couru avec une suspension électrohydraulique développée par Peter Wright, finalement mise de côté car trop coûteuse en poids et en chevaux.

L'esprit de Colin Chapman rôde encore au château de Ketteringham Hall, où sont basés le team et le bureau d'études...

Conçue sous la direction de Ducarouge, la 95T chaussée de Goodyear confirme le renouveau de Lotus en 1984. S'il ne remporte aucun Grand Prix, De Angelis termine 3^e du championnat avec quatre podiums. Lotus rejoint également le top 3 des Constructeurs, ce qui n'était plus arrivé depuis 1978. Avec deux podiums, Mansell atteint la 10^e place finale, ce qui sera insuffisant pour conserver sa place, d'autant qu'il est sorti sous la pluie monégasque alors qu'il était en tête.

AYRTON MET LE TURBO

En 1985, une nouvelle étoile arrive dans le ciel de Lotus: Ayrton Senna. À Estoril, il effectue une hallucinante démonstra-

tion sous le déluge, l'emportant avec plus d'une minute d'avance. Dès sa deuxième course, le Brésilien s'impose comme le leader que Lotus attendait depuis longtemps, sa relation avec Ducarouge n'étant pas sans



Peter Warr et Gérard Ducarouge entourant Ayrton Senna: trois pointures.

J.F. GALERON



DPR

rappeler celle que Clark entretenait avec Chapman. Senna excelle pour exploiter en piste, sur un seul tour de qualification, les réglages très pointus que son directeur technique lui concocte, ainsi que la puissance de son moteur Renault. Il signe ainsi sept pole positions, mais le manque de fiabilité de son V6 turbo l'empêche de contester le titre mondial à Prost (McLaren-Porsche). Avec six podiums dont deux victoires à Estoril et Spa, le Brésilien échoue à la 4^e place finale, juste devant son équipier. Avec trois podiums dont une victoire à Imola, De Angelis n'a pas démérité, mais il a clairement marqué le pas en fin de saison, ce qui va lui coûter sa place au profit de Johnny Dumfries. Avec la 98T, « Magic Senna » poursuit son festival en 1986 : huit pole positions, huit podiums dont deux victoires, à Jerez – avec une moustache d'avance sur

Mansell – et à Detroit. La fiabilité en hausse du Renault, par ailleurs trop gourmand, ne suffit pas à améliorer le score final. Face à un Prost au sommet de son art, et aux Williams-Honda de Mansell et Piquet, Senna reste 4^e.

JPS et Renault renonçant à la F1, Lotus trouve pour 1987 deux nouveaux alliés à travers Camel et Honda. L'arrivée du motoriste nippon s'accompagne de celle de Satoru Nakajima à la place de Dumfries, qui n'avait marqué que trois points. Le Japonais en obtiendra quatre de plus, avec une 4^e place à Silverstone comme meilleur résultat. Pas de quoi perturber Senna, d'autant que celui-ci a noué des relations très fortes avec les Japonais, qui apprécient son retour technique autant que son engagement au volant. Outre le V6 turbo Honda, le Pauliste découvre aussi la suspension active montée sur sa 99T. Mais celle-ci n'apporte pas le gain escompté, en partie à cause d'un châssis qui a trop peu évolué. À l'inverse de Chapman, Ducarouge était davantage adepte des petits pas que des pas de géant. Au cours de cette saison 1987, Senna ne signe qu'une seule pole position et, malgré huit podiums dont deux victoires consécutives à Monaco et Detroit, il ne peut contrer les Williams-Honda de Piquet et Mansell. Senna quitte Lotus pour McLaren, après avoir remporté six victoires en trois ans. Ducarouge choisit de rester, sans parvenir à retrouver la même osmose avec Piquet. Trois podiums permettront à Nelson de se classer 6^e du championnat 1988, bien loin du niveau de performance de son compatriote. À sa décharge, la 100T n'était sans doute pas au niveau, Nakajima n'ayant marqué qu'un point cette fois-ci. Après avoir terminé 3^e au championnat Constructeurs pendant quatre années consécutives, Lotus chute au 4^e rang. La suite ne sera qu'une longue descente aux enfers.

RETOUR DE FLAMME AVEC HÄKKINEN

En 1989, le règlement exclut les turbos. Gérard Ducarouge rejoint l'équipe Larrousse et

laisse la direction technique à Frank Dernie, dont la 101 est propulsée par un V8 Judd, peu compétitif. Pour ne rien arranger, Peter Warr quitte l'équipe en cours d'année, en laissant la direction au vétéran Tony Rudd (père du moteur BRM H16. Ndlr). Un Piquet quelque peu démotivé termine 8^e du championnat sans jamais avoir visité le podium. Satoru Nakajima égale la meilleure performance de son leader in extremis, en terminant 4^e à Adélaïde. À Spa, aucun des pilotes ne s'est qualifié : une triste première pour le Team Lotus. Le V12 Lamborghini n'apporte guère de mieux en 1990, Derek Warwick ne marquant que trois points. Quant au pauvre Martin Donnelly, il est victime d'un terrible accident à Jerez, lors des essais du Grand Prix d'Espagne. Miraculé, mais perdu pour la F1, l'Irlandais est remplacé par Johnny Herbert pour les deux dernières courses. Ayant perdu le soutien de Camel, le Team Lotus est menacé de disparition à l'orée de la saison 1991, mais un sauvetage est orchestré par Hazel Chapman (veuve de Colin), le team manager Peter Collins et le directeur technique Peter Wright. Avec une 102B à nouveau propulsée par le V8 Judd, le débutant Mika Häkkinen ne peut faire mieux que 5^e à Imola. Julian Bailey, Johnny Herbert et Michael Bartels (jamais qualifié) se partagent le second volant, seul Bailey parvenant à marquer lors de son unique départ : 6^e à Imola. Lotus connaît un regain de forme quasi inespéré en 1992, qui la replace dans le top 5. Propulsée par le V8 Ford HB, la 107 apparue à Imola se révèle excellente, tout comme ses pilotes. Notamment Häkkinen, qui se classe 8^e du championnat avec deux 4^e places comme meilleurs résultats. Avec deux 6^e places, Herbert se contente du 14^e rang final. Parti chez McLaren, le Finlandais est remplacé en 1993 par Alex Zanardi, la 107B conservant le V8 Ford. Après une prometteuse 6^e place à Interlagos, l'Italien ne parvient pas à confirmer. Herbert s'impose en leader, terminant 11^e du championnat, après avoir échoué trois fois au pied du podium. Pour 1994, la 109 ▶



En 1992, ultime sursaut avec le jeune Mika Häkkinen.

DPR

reçoit le V10 Mugen-Honda, mais Lotus ne marque aucun point, ce qui va précipiter sa perte. La valse des pilotes n'arrange rien. Entamée avec Johnny Herbert et Pedro Lamy, poursuivie avec Alex Zanardi (*après l'accident de Lamy en essais, à Silverstone, où il s'est brisé les jambes*), puis Philippe Adams et Éric Bernard (pour une seule course à Jerez), la saison s'achève avec Mika Salo, aux côtés de Zanardi, pour un double abandon lors d'un Grand Prix d'Australie marquant la fin du Team Lotus tel que Colin Chapman l'avait lancé en Grand Prix, trente-six ans plus tôt.

2011-2015 LE COUP DE GENII

Une fusion avec Pacific Grand Prix vaudra à l'équipe de Keith Wiggins de courir en 1995 sous le nom de Pacific Team Lotus, avant de disparaître de la F1. Quinze ans plus tard, Lotus réapparaît en F1 par le biais de Tony Fernandes. L'homme d'affaires malaisien obtient de Proton, propriétaire de Lotus Group, l'autorisation d'utiliser le nom, avec la bénédiction de la famille Chapman. L'équipe, basée à Hingham (Norfolk), court sous le nom de Lotus Racing en 2010, puis de Team Lotus en 2011. Les monoplaces conçues sous la direction de Mike Gascoyne ne marqueront aucun point (attribués aux dix premiers). Entre-temps, Lotus a retiré son agrément à Fernandes, pour devenir le sponsor de l'équipe Renault (ex-Benetton), via le fonds d'investissement Genii Capital. Mais Fernandes se bat devant les tribunaux comme sur la piste, les Lotus-Renault vertes et jaunes d'Hingham affrontant les Lotus-Renault noires et or d'Enstone au cours de cette étrange saison 2011, qui ne peut être intégrée à l'histoire de la marque en F1.

En 2012, Hingham poursuit sous le nom de Caterham Racing, tandis qu'Enstone passe de Lotus Renault GP à Lotus F1 Team, toujours sous la direction sportive d'Éric Boullier et celle, technique, de James Allison. La situation clarifiée valide le « véritable » come-back de Lotus, Renault n'étant plus que motoriste. De retour en F1, après deux ans de WRC, Kimi Räikkönen effectue une saison remarquable qui le mène au 3^e rang. Il termine les vingt Grands Prix, dont 19 dans les points et 7 sur le podium, avec une victoire en fin de saison à Abou Dhabi. Trois fois sur le podium, Romain Grosjean alterne exploits et bévues, mais Lotus n'en passe pas moins de la 5^e à la 4^e place finale. Avec la E21, Räikkönen entame 2013 par une victoire à Melbourne et aligne huit podiums en tout. Bien qu'ayant manqué les deux derniers Grands Prix (où il est remplacé par Kovalainen), le Finlandais, en partance pour Ferrari, termine 5^e du championnat. En nets progrès, Grosjean décroche sept podiums et prend l'ascendant sur son équipier en fin de saison, qu'il achève au 7^e rang. Cette spirale est brisée par les départs de Boullier et Allison (remplacés par Gérard Lopez et Nick Chester) et surtout par une E22 ratée et motorisée par un V6 Renault turbo-hybride aussi peu fiable que puissant. Devenu leader de l'équipe, Grosjean fait face, mais n'obtient que deux 8^e places, contre une 9^e au Vénézuélien Pastor Maldonado. Le Français finit 14^e du championnat et Lotus chute du 4^e au 8^e rang. Le duo retrouve des couleurs en 2015 avec la E23 et le moteur Mercedes, mais les problèmes financiers de l'écurie freinent le développement. La 3^e place du Français à Spa constitue le bouquet final d'une aventure qui se poursuivra en 2016 sous le nom de Renault. Celui de Lotus a-t-il définitivement disparu du monde des Grands Prix ? L'avenir le dira. ●



Romain Grosjean a offert à Lotus le dernier podium de son histoire, lors du GP de Belgique 2015.

DPP/LE FLOCH

ILS ONT COURU POUR LOTUS EN F1

(chpt du monde uniquement). Par ordre d'apparition (pilotes partants uniquement)

Cliff Allison (58, 61)	« Geki » Giacomo Russo (65, 66)
Graham Hill (58, 59, 67, 68, 69, 70)	Bob Bondurant (65)
Alan Stacey (58, 59, 60)	Piers Courage (66*, 67)
Ivor Bueb (58) *	Chris Irwin (67)
Innes Ireland (59, 60, 61, 62, 63, 65)	Jackie Oliver (67*, 68)
Bruce Halford (59)	Mike Fisher (67)
David Piper (59, 60)	Eppie Wietzes (67)
Alberto Rodriguez Larreta (60)	Giancarlo Baghetti (67)
Stirling Moss (60, 61)	Bill Brack (68)
John Surtees (60)	Mario Andretti (68, 69, 76, 77, 78, 79, 80)
Jim Clark (60 à 68)	John Love (69, 70)
Ron Flockhart (60)	John Miles (69, 70)
Jim Hall (60, 61, 63)	Joachim Bonnier (69)
Michael May (61)	Rolf Stommelen (69*)
Trevor Taylor (61, 62, 63, 64)	Pete Lovely (69, 70, 71)
Willy Mairesse (61)	Dave Charlton (70, 71, 72, 73)
Lucien Bianchi (61, 62)	Emerson Fittipaldi (70, 71, 72, 73)
Henry Taylor (61)	Reine Wisell (70, 71, 72)
Ian Burgess (61)	Dave Walker (71, 72)
Wolfgang Seidel (61, 62)	Ronnie Peterson (73, 74, 75, 76, 78)
Tony Maggs (61)	Jacky Ickx (74, 75)
Gerry Ashmore (61)	Ian Scheckter (74)
Tony Marsh (61)	Paddy Driver (74)
Tim Parnell (61)	Tim Schenken (74)
Masten Gregory (61, 62, 63)	Eddie Keizan (75)
Gaetano Starrabba (61)	Guy Tunmer (75)
Peter Ryan (61)	Jim Crawford (75)
Olivier Gendebien (61)	Brian Henton (75)
Lloyd Ruby (61)	John Watson (75)
Maurice Trintignant (62, 63)	Bob Evans (76)
Jack Brabham (62, 63)	Gunnar Nilsson (76, 77)
Joseph Siffert (62, 63, 68, 69)	Hector Rebaque (78, 79)
John Campbell-Jones (62)	Jean-Pierre Jarier (78)
Tony Shelly (62)	Carlos Reutemann (79)
Jay Chamberlain (62)	Elio De Angelis (80, 81, 82, 83, 84, 85)
Heinz Schiller (62)	Nigel Mansell (80, 81, 82, 83, 84)
Nino Vaccarella (62)	Geoff Lees (82)
Roger Penske (62)	Ayrton Senna (85, 86, 87)
Bob Schroeder (62)	Johnny Dumfries (86)
Neville Lederle (62)	Satoru Nakajima (87, 88, 89)
Ernie Pieterse (62, 63)	Nelson Piquet (88, 89)
Phil Hill (63)	Derek Warwick (90)
Mike Hailwood (63, 64, 65)	Martin Donnelly (90)
Bernard Collomb (63)	Mikka Häkkinen (91, 92)
Mike Spence (63, 64, 65, 66)	Julian Bailey (91)
Pedro Rodriguez (63, 66)	Johnny Herbert (90, 91, 92, 93, 94)
Hap Sharp (63)	Alex Zanardi (93, 94)
Rodger Ward (63)	Pedro Lamy (93, 94)
Chris Amon (63, 64, 65)	Philippe Adams (94)
Peter Arundell (64, 66)	Eric Bernard (94)
Peter Revson (64)	Mika Salo (94)
Gerhard Mitter (64, 65)	Kimi Räikkönen (2012, 13)
Walt Hansgen (64)	Romain Grosjean (2012, 13, 14, 15)
Moises Solana (64, 65, 67, 68)	Jérôme d'Ambrosio (2012, 13)
Tony Maggs (65)	Heikki Kovalainen (2013)
Richard Attwood (65, 69)	Pastor Maldonado (2014, 15)
Paul Hawkins (65)	

* Sur F2, dans le cadre du GP d'Allemagne.

GRANDS PRIX MANQUANTS

Italie 60 (boycott de l'anneau de Monza)
Monaco 65 (concurrence d'Indianapolis)
Italie 70 (accident de Rindt aux essais)
Canada 70 (suite accident de Rindt – Rob Walker présent)

PNEUS UTILISÉS

1958-1965: Dunlop
1966-1972: Firestone
1973-1982: Goodyear
1983 : Pirelli
1984-1994: Goodyear
2012-2015: Pirelli

7
TITRES CONSTRUCTEURS
 (1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1973, 1978)

6
TITRES PILOTES
 (1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1978)

606
GP

81
VICTOIRES

197
PODIUMS

107
POLE POSITIONS

76
MEILLEURS TOURS

JEAN-PIERRE JARIER

« CHAPMAN, C'ÉTAIT LA CLASSE »

TROIS PILOTES FRANÇAIS ONT MENÉ UNE LOTUS EN F1 : MAURICE TRINTIGNANT, JEAN-PIERRE JARIER ET ERIC BERNARD. MAIS SEUL « GODASSE DE PLOMB » A COURU SOUS LA DIRECTION DE COLIN CHAPMAN, LORSQU'IL S'EST VU CONFIER LA LOURDE TÂCHE DE REMPLACER RONNIE PETERSON POUR LES DEUX DERNIERS GRANDS PRIX DE LA SAISON 1978.

DANS QUEL CONTEXTE ÊTES-VOUS ARRIVÉ CHEZ LOTUS ?

J'étais dans une situation délicate, car je n'avais plus de volant en F1. J'avais été champion d'Europe F2 avec March, en 1973, champion du monde en Sport-Prototypes avec Matra, en 1974, et Alfa Romeo, en 1977 (*titres constructeurs*. Ndlr), mais en F1, je n'étais jamais dans la bonne équipe. J'avais appris que je devais téléphoner à Lotus, ce que j'ai fait. On m'a donné directement rendez-vous à Watkins Glen, pour le Grand Prix des États-Unis. J'ai donc pris l'avion à mes frais et, à l'arrivée, une chambre m'attendait au Glen Motor Inn où descendaient tous les pilotes.

QUELLE IMAGE AVIEZ-VOUS DE LOTUS AVANT CE RENDEZ-VOUS ?

Celle que la plupart des gens en avaient alors : des voitures super rapides faites par un mec génial (*Colin Chapman*. Ndlr), mais très dangereuses et qui casaient. Sachant que Mario Andretti venait d'être champion du monde, je ne pensais pas trop au risque. Je connaissais l'histoire de la course et j'étais ému de courir pour Lotus. D'autant que j'avais raté une belle occasion avec Ferrari, en 1973. Le déjeuner en tête-à-tête avec le Commandatore m'avait bien plu aussi, mais Max Mosley avait refusé de me libérer de mon contrat avec March.

COMMENT S'EST PASSÉ VOTRE PREMIER CONTACT ?

J'ai eu de très bonnes relations avec Colin Chapman et avec l'équipe, d'autant que j'y ai retrouvé Peter Kerr, ancien team manager de Shadow. Mais n'ayant pas de siège à ma mesure, j'étais très mal installé et j'avais mal aux côtes. De plus, je manquais d'entraînement. Les essais m'ont ramené à mon niveau normal et je suis allé beaucoup plus vite en course, puisque j'ai battu le record du tour avec 1"5 d'avance. La Lotus 79 était en avance sur le plan aérodynamique, mais elle était trop lourde, les freins étaient loin d'être parfaits et ils ont eu de la casse



J.-P. GALERON

au début, les suspensions étant trop souples pour la charge aéro. L'effet de sol fonctionnait surtout dans les courbes rapides. À Monaco, elle n'aurait pas été compétitive.

COMMENT S'EST PASSÉE CETTE PREMIÈRE COURSE À WATKINS GLEN ?

Mario ayant perdu une roue au warm up, j'ai couru avec le mulet. J'ai crevé au bout de quelques tours et, à l'époque, changer un pneu prenait une éternité. En fin de course, je remontais de 3" au tour sur la Ferrari de Carlos Reutemann, qui était en tête. Mais je n'aurais pas pu gagner, de toute façon, puisque je suis tombé en panne d'essence (*à six tours de la fin, alors qu'il était remonté de la 21e à la 3e place*. Ndlr) car le réservoir du mulet était trop petit. À l'arrivée, Gérard Crombac (*le fondateur de Sport Auto, très proche de Colin Chapman*.

Ndlr) m'a serré dans ses bras en me disant que j'étais entré dans l'histoire de Lotus. Le problème est que je m'étais fêlé deux côtes, tellement cette voiture offrait un surplus d'appui. J'ai vu un kiné qui m'a dit de ne pas bouger pendant un mois. Mais je devais courir à Montréal le dimanche suivant. Je me suis donc fait faire des piqûres...

ET COMMENT S'EST DÉROULÉ CE GRAND PRIX DU CANADA ?

Cette fois j'avais une vraie voiture de course, que j'avais bien en main, même si elle n'était pas idéale pour ce circuit d'accélération-freinage. J'ai signé la pole position dans le dernier tour, en dominant Andretti. Avec Mario, c'était cool, il m'aimait bien et n'arrêtait pas de dire que j'étais le meilleur. En course, je lui ai collé un tour. Au premier passage, j'avais déjà 4" d'avance, je contrôlais totalement la course (*avec une demi-minute d'avance sur Gilles Villeneuve à mi-course*. Ndlr) lorsqu'une masse d'équilibrage de roue a traversé le radiateur d'huile. Je n'y étais pour rien, mais j'ai dû



DPPI

abandonner avant que le moteur ne casse. Ça reste malgré tout un souvenir sensationnel.

QUELS ÉTAIENT VOS RAPPORTS AVEC COLIN CHAPMAN ?

Sensationnels ! C'était lui l'ingénieur en chef, mais il avait su instaurer un travail d'équipe qui boostait tout le monde. À Montréal, j'étais devenu « son » pilote et il m'a offert un blouson Lotus, que quelqu'un m'a d'ailleurs dérobé pendant les essais. Ce n'était pas encore la mode de payer pour courir, mais je n'ai touché aucune prime pour mes deux courses. Notre passion commune de l'aviation nous rapprochait, on se racontait nos aventures. L'année suivante, quand j'étais chez Tyrrell, il a débarqué dans mon stand pour me montrer un énorme grêlon qui avait fendu le pare-brise de son Comanche lors d'un orage. Pendant la guerre, il s'était entraîné sur des Spitfire et quand l'armistice a été signé, il était fou de rage... Les débriefings avec lui, c'était carrément la classe, il posait des questions pertinentes et

À Montréal, Colin Chapman ne semble avoir d'yeux que pour « son » Jean-Pierre. Il est vrai que Mario (à droite) est déjà titré.

les pilotes étaient écoutés. J'avais déjà connu ça en F2, chez March, avec Robin Herd. Je l'ai retrouvé un peu chez Matra, avec Gérard Ducarouge, et beaucoup chez Lotus.

POURQUOI N'AVEZ-VOUS PAS CONTINUÉ CHEZ LOTUS ?

Le soir du Grand Prix du Canada, j'ai dîné avec Colin, qui m'a certifié qu'il allait tout faire pour m'engager. Mais il avait déjà signé avec deux pilotes (Mario Andretti et Carlos Reutemann. Ndlr) et ne voulait pas d'une troisième voiture. Je me suis donc rabattu sur Tyrrell, mais ce n'était plus la grande équipe de l'époque « Stewart ». Quand je pense à toutes les occasions que j'ai ratées en F1... pour une fois que j'étais dans la bonne équipe, j'ai eu droit à une panne d'essence et à une fuite d'huile (nos plus anciens lecteurs pourront retrouver la chronique de Jean-Pierre dans le n°135 du 19 octobre 1978, dont il avait fait la couverture. Ndlr) ! Mais j'ai eu la chance de rester en vie.

Propos recueillis par François Hurel





RALLYE DE SUÈDE JEUX SANS FRONTIÈRES

**MADS OSTBERG
ET ANDREAS MIKKELSEN
PARTAGENT LE MÊME RÊVE.
LES DEUX COMPATRIOTES
NORVÉGIENS SE VOIENT
SUR LA PLUS HAUTE
MARCHE DU PODIUM,
DIMANCHE 14 FÉVRIER,
À L'ARRIVÉE DU RALLYE DE
SUÈDE DONT LA PREMIÈRE
ÉTAPE TRAVERSE « LEUR »
PAYS. INTERVIEW CROISÉE.**

ERIC BRIQUET

QUE REPRÉSENTE À VOS YEUX LE RALLYE DE SUÈDE, DONT UNE JOURNÉE SE DÉROULE EN NORVÈGE ?

Andreas Mikkelsen : Pour moi, c'est plus ou moins ce que les pilotes appellent le « home rally », lorsque l'épreuve se déroule dans le pays dont ils sont originaires même s'ils n'y vivent pas toujours (*Andreas Mikkelsen est résidant monégasque. Ndlr*). C'est une épreuve particulière parce que j'y ai marqué mes premiers points au tout début de ma carrière. C'est aussi en Suède que je suis monté pour la première fois sur un podium en WRC (2014. *Ndlr*) et c'est toujours au cours de ce rallye que je me suis battu pour la première fois pour la victoire, l'an passé face à Sébastien Ogier. J'ai donc beaucoup de bons souvenirs. J'ai failli le disputer pour la première fois quand j'avais encore 17 ans. Je venais de faire le rallye de Grande-Bretagne trois mois plus tôt mais je n'avais pas encore le permis de conduire pour les pays européens et le Gouvernement suédois a refusé ma demande de dérogation. En revanche, une semaine plus tard, alors que j'étais dans la même situation, les autorités norvégiennes m'ont autorisé à prendre part au rallye de Norvège.

Mads Ostberg : Je suis chez moi, donc c'est très important à mes yeux. En plus, c'est le seul rallye de l'année sur de la vraie neige. Chaque année, je l'attends avec impatience. Je dirais même que c'est le moment le plus fort de la saison. L'atmosphère y est exceptionnelle. L'entourage avec la famille et les amis est tellement différent par rapport aux autres épreuves. Le fait de se sentir encouragé m'apporte beaucoup de satisfaction et de motivation. Le WRC constitue le sommet en rallye et pour tous les fans ou pilotes amateurs, voir passer une manche mondiale dans son propre

Andreas
Mikkelsen
et Mads
Ostberg
au Rallye
de Suède
2014.

DPPI / E. BAUDIN

pays est un moment unique. Il y a toujours beaucoup d'émotion durant ce rallye.

À QUEL POINT EST-CE IMPORTANT POUR VOUS DE BRILLER LE PREMIER JOUR DEVANT VOS SUPPORTERS ?

A.M. : Ce n'est pas forcément plus important d'être performant ce jour-là plutôt qu'un autre. Bien entendu, c'est super sympa de bien rouler d'entrée et surtout, d'être le plus rapide des pilotes norvégiens dans ces premières spéciales. J'adore le profil de ces chronos. L'an dernier, ils m'avaient bien réussi. Donc j'espère que ce sera encore le cas cette année.

M.O. : Bien sûr que c'est très important pour un pilote norvégien. Mes principaux sponsors invitent un grand nombre de VIP sur le parcours. Alors je ne veux pas les décevoir. Je fais le maximum pour avoir de bons résultats. Comme sur les autres rallyes d'ailleurs...

POUR QUELLES RAISONS LES ROUTES SONT-ELLES DIFFÉRENTES ENTRE LA NORVÈGE ET LA SUÈDE ?

A.M. : En règle générale, les routes ne sont pas pareilles entre la Norvège et la Suède. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est la réalité. Les routes sont plus sinueuses dans

mon pays. La Norvège est un pays plus montagneux mais les forêts dans lesquelles sont tracées les spéciales du vendredi ressemblent beaucoup à celles de la Suède. J'apprécie les deux types de parcours. Plus technique dans mon pays et plus rapide lors des deux jours suivants. Les spéciales suédoises sont plus classiques et bien connues contrairement à celles de mon pays. C'est peut-être la raison qui explique pourquoi je suis performant. La Suède ressemble beaucoup à la Finlande !

M.O. : Je ne sais pas pourquoi. En plus, dans cette région traversée par le rallye, il y a aussi des spéciales dont le profil est très





Morten Ostberg espère bien voir son fils briller dans le pays voisin.

TRAJECTOIRE

ANDREAS MIKKELSEN

Né le 22 juin 1989.
66 départs en WRC, 1 victoire (Catalogne 2015), 15 podiums, 409 points, 45 victoires d'ES. Plus jeune pilote à marquer des points à 18 ans. Premier WRC en 2006 (GB Rally). Pilote officiel Volkswagen Motorsport depuis 2013. Champion IRC en 2011 et 2012 avec Skoda UK. 5 participations au rallye de Suède et deux podiums : 2^e en 2014 et 3^e en 2015.

similaire à celles que l'on trouve en Suède. Peut-être que les organisateurs souhaitent proposer aux concurrents des caractéristiques différentes.

QUAND LE RALLYE REPASSE EN SUÈDE POUR LES DEUXIÈME ET TROISIÈME ÉTAPES, AVEZ-VOUS TOUJOURS LE SENTIMENT D'ÉVOLUER « À LA MAISON » ?

A.M. : Durant les trois jours, je me sens chez moi. Les distances sont courtes entre les deux pays. Il y a tellement de spectateurs norvégiens qui suivent le rallye jusqu'au bout que j'ai l'impression de bénéficier d'un grand soutien du public, surtout quand je vois tous les drapeaux plantés au bord des spéciales. Je le ressens dans la voiture.

M.O. : Je passe beaucoup de temps en Suède et j'aime aussi courir là-bas. Même si c'est un pays différent, les spéciales sont toujours près de chez moi. Donc je considère toujours que cette épreuve est mon « home rally » ! C'est vrai que dans un sens, ce rallye procure un sentiment un peu spécial.

LA SUÈDE EST LA SEULE ÉPREUVE DU CALENDRIER À SE DÉROULER SUR LA NEIGE OU LA GLACE. EST-CE DIFFICILE DE S'ADAPTER À UN STYLE DE PILOTAGE UNIQUE DANS LA SAISON ?

A.M. : Le pilotage sur cette surface s'apparente presque à ce que nous avons l'habitude de faire sur la terre. Cela reste de la glisse, donc le style de pilotage est très similaire. Sauf qu'en Suède, les pilotes et les copilotes se sentent plus en sécurité avec les murs de neige qui amortissent les sorties de route. On ne va pas taper dans les rochers ou contre les arbres comme sur d'autres rallyes. Le plaisir d'évoluer à très haute vitesse est donc plus intense. Tant que l'on n'est pas monté dans une voiture, il est quasi impossible de réaliser à quel point le niveau d'adhérence est élevé grâce aux clous. Parfois, le « grip » est supérieur à celui que l'on peut trouver sur la terre... C'est sans aucun doute le rallye où un pilote s'amuse le plus au milieu des talus de neige. On se sent en sécurité mais d'un

autre côté, on peut y rester planté longtemps et perdre tout espoir.

M.O. : J'ai eu la chance de beaucoup rouler sur cette surface, lorsque je disputais le championnat de Norvège. Chaque année, il y avait entre trois et quatre rallyes hivernaux qu'il fallait bien préparer. Depuis que j'évolue en WRC, je ne roule plus qu'une seule fois par an sur la neige. L'entraînement n'est plus le même. Même si je me considère aujourd'hui davantage comme un pilote « terre », je conserve de nombreux réflexes pour rouler sur la neige à un rythme élevé. La différence provient surtout du changement d'adhérence, lorsque vous sortez de la trace. En ce qui me concerne, je préfère quand les murs de neige sont épais et solides. J'ai l'habitude de m'appuyer contre. Je connais la méthode pour le faire proprement sans perdre de temps. C'est une expérience que tous les pilotes ne possèdent pas et qui permet de gagner des secondes. Quand ils sont plus mous, personne hésite à s'appuyer contre. Donc, dans un monde parfait pour moi, le talus de neige doit être très dur pour que je sois avantagé.

IL NE FAIT AUCUN DOUTE QUE LA SUÈDE FIGURE PARMI VOS RALLYES PRÉFÉRÉS DANS LA SAISON. EST-CE BIEN L'ÉPREUVE N°1 POUR VOUS ?

A.M. : Aucun doute ! Mais ce n'est pas uniquement parce que je suis norvégien. Je pense que si vous posez la même question à Sébastien Ogier ou à Jari-Matti Latvala, ils vous répondront aussi que la Suède figure parmi leurs rallyes préférés. Cette course est la parfaite combinaison entre vitesse et glisse.

M.O. : C'est difficile d'en choisir un en particulier. Il y a tellement d'épreuves que j'apprécie tout au long du championnat. Dans mon Top 3 des rallyes préférés, la Suède et la Finlande y figurent sans le moindre doute parce que ce sont deux épreuves où le plaisir de piloter est intense. J'aime aussi toutes les épreuves sur terre. Ce sont tous des fantastiques rallyes sur lesquels il n'y a absolument aucuns propos négatifs à tenir. Mais, je suis incapable d'en sortir un plus qu'un autre.

UN RALLYE, DEUX PAYS

Le rallye de Suède est l'un des piliers du championnat WRC avec la Finlande et la Grande-Bretagne. Hormis quelques rares exceptions comme 1974 (choc pétrolier), l'absence de neige en 1990 ou la rotation des manches mondiales en 2009, l'épreuve scandinave figure chaque hiver en bonne place dans le calendrier mondial. Le pays voisin, bien représenté par ses nombreux pilotes au sommet de la hiérarchie depuis que les frères Solberg ont montré

la voie au début des années 2000, a réussi à se faire une toute petite place en WRC. Après les deux éditions, plutôt réussies et appréciées de la caravane, qui s'étaient déroulées à proximité de la station de ski de Lillehammer, respectivement remportées par Mikko Hirvonen (2007) et Sébastien Loeb (2009), la Norvège est toujours présente dans l'univers du championnat du monde. Depuis 2012, la première étape du rallye

de Suède se déroule de l'autre côté de la frontière, somme toute symbolique entre ces deux Royaumes « jumeaux », avec deux boucles de trois spéciales autour de Kirkanear. Curieusement, le profil des routes se révèle très différent d'un pays à l'autre. Plutôt étroit, sinueux et montagneux en Norvège, et rapide et plat en Suède, soit un parcours qui s'apparente à celui de la Finlande avec la neige en plus.

E. Bri

Andreas Mikkelsen est passé très près de la victoire au Rallye de Suède, l'an dernier.



Troisième en début de course, il y a un an, Mads Ostberg a dû se contenter de la 10^e place finale.

GAGNER LE RALLYE DE SUÈDE CONSTITUERAIT-IL LE SOMMET DE VOTRE SAISON ? LE MEILLEUR RÉSULTAT POSSIBLE À DÉCROCHER ?

A.M. : Je n'ai pas encore eu la chance de connaître la sensation que doit procurer une victoire en Suède devant sa famille, ses amis et tous les fans. Je suis passé tout près l'année dernière avant de faire un tête-à-queue dans la Power Stage. Je pense en effet que gagner ici doit avoir une saveur particulière, sans doute différente que sur une autre épreuve. Si j'avais la possibilité de choisir là où je pourrais gagner, je dirais bien entendu la Suède. Mais j'aurais aussi envie de dire le Monte-Carlo parce que c'est un rallye mythique (*interview enregistrée à Gap, la veille du départ du Monte-Carlo. Ndlr*).

M.O. : C'est vrai que ce serait fabuleux. S'il y a un rallye que je veux absolument gagner, c'est celui-ci.

COMMENT DÉFINIRIEZ-VOUS UNE VICTOIRE EN SUÈDE ? CE SERAIT UN RÊVE OU PLUTÔT UN OBJECTIF ?

A.M. : Quand j'étais plus jeune, je rêvais de gagner un rallye. Peu importe lequel. Mais aujourd'hui, j'aimerais bien que ce soit celui-là. Je pense avoir tous les atouts nécessaires pour y parvenir, avec ma voiture qui est très performante et mon expérience sur ce parcours qui est maintenant suffisante pour me battre devant.

M.O. : Sans hésitation aucune, c'est un objectif. Pas un rêve. Cela dit, les deux réponses sont assez semblables. Étant donné que gagner en Suède est un rêve réalisable, je le considère du coup comme un but à atteindre...

RESSENTEZ-VOUS UNE MOTIVATION SUPPLÉMENTAIRE AVANT LE DÉPART ?

A.M. : Oui, un petit peu. Je me sens un peu plus nerveux que d'habitude parce que mes objectifs sont très élevés sur ce rallye. Et puis, il y a toujours cette envie de bien faire le premier jour en Norvège. Je sais à l'avance que je vais beaucoup attaquer, sans doute plus que sur une autre course. Pour gagner ce rallye, il faut vraiment rou-

ler très fort, tout le temps. Tout le monde sait qu'il faut repousser les limites pour espérer s'imposer. C'est la même chose pour un Finlandais chez lui.

M.O. : Si je raisonne en compétiteur, je dirai non. J'ai l'habitude, depuis que je fais du rallye, à être très concentré et motivé avant le départ. Mais je ne peux pas faire abstraction que je suis chez moi. Donc, le sentiment est plus fort. Mais c'est positif.

EXISTE-T-IL UNE RÉELLE RIVALITÉ ENTRE SUÉDOIS ET NORVÉGIENS ? PENSEZ-VOUS QUE LE PUBLIC SUÉDOIS EST CONTENT DE VOIR UN NORVÉGIEN GAGNER ?

A.M. : Je le pense réellement. Pour moi, il n'y a pas de différences. Dans le même virage, vous pouvez apercevoir dix drapeaux suédois flotter au vent sur des longs mats (*des cannes à pêche télescopiques. Ndlr*) mais il y a aussi deux drapeaux norvégiens au milieu. Les encouragements vont dans les deux sens, ce qui n'est absolument pas le cas dans de nombreuses autres disci-



TRAJECTOIRE

MADS OSTBERG

Né le 11 octobre 1987 à Fredrikstad (Norvège).
91 départs en WRC, 1 victoire (Portugal 2012), 14 podiums, 601 points, 55 victoires d'ES. Premier WRC en 2006 (Suède). Pilote privé de 2002 à 2013 puis officiel Citroën Racing en 2014 et 2015. Programme complet chez M-Sport en 2016. 9 participations au rallye de Suède depuis 2006 dont quatre podiums : 2^e en 2011, 3^e en 2012, 2013 et 2014.

plines sportives. Si je suis en tête du rallye le samedi, les fans m'encourageront, j'en suis convaincu.

M.O. : Je souhaite être en tête du rallye le vendredi soir pour pouvoir vraiment répondre à cette question... Mais j'ai ma petite idée sur le sujet. Cela me semble évident qu'un pilote norvégien, surtout s'il est en passe de gagner la course, recevra l'entier soutien de tout le public suédois.



En 2014, sur le podium de Karlstad, Andreas Mikkelsen et Mads Ostberg entouraient Jari-Matti Latvala.

VOUS QUI ÊTES PASSÉS PRÈS DE LA VICTOIRE AU COURS DES DERNIÈRES ÉDITIONS, CONNAISSEZ-VOUS LA CLÉ DU SUCCÈS EN SUÈDE ?

A.M. : En Suède, il est tout à fait possible de réaliser des bonnes performances même au volant d'une voiture qui n'est pas parfaite. Je me souviens que la Skoda Fabia S2000 roulait très fort sans rencontrer des soucis de motricité comme sur d'autres rallyes. Il n'y a pas besoin non plus d'avoir un super moteur. L'un des points essentiels, ce sont les notes. Les routes changent chaque année en raison de l'épaisseur des talus de neige. Le même virage peut devenir plus serré et donc moins rapide. Tout cela doit être bien noté en reconnaissances. Il ne suffit pas de reprendre le carnet de notes de l'année précédente et de se dire que faire deux passages tranquillement sans avoir à corriger sera suffisant. Une erreur est si facile à commettre ici. La difficulté consiste à rouler très vite sans faire le moindre tête-à-queue ou heurter un mur de neige. Nous sommes tous à la limite, sans vraiment de marge. Ou alors elle est très mince...

M.O. : Selon moi, le réglage global de la voiture (*le set-up*. Ndlr) est primordial pour gagner en Suède. C'est peut-être même un paramètre encore plus important que sur un autre rallye. Sur cette épreuve, comme en Finlande d'ailleurs, nous évoluons à de très hautes vitesses (*voir encadré ci-contre des vainqueurs et des vitesses moyennes*. Ndlr) du départ à l'arrivée. Il n'y a pas besoin de se préoccuper des conditions, à savoir si c'est cassant ou pas, s'il y a des pierres ou non au milieu des trajectoires comme cela peut-être le cas, lors d'un rallye sur terre. En Suède, il faut rouler à fond et pour y parvenir, la voiture doit être précise et facile à piloter. Il faut absolument avoir 100 % confiance dans les réactions de la voiture. J'ai déjà terminé deuxième et troisième. Donc, j'ai une petite idée pour parvenir à combler l'écart entre une place sur le podium et celle sur la plus haute marche. Cela passe déjà par une bonne préparation.

LA POSITION DANS L'ORDRE DES DÉPARTS JOUE-ELLE UN RÔLE CRUCIAL EN SUÈDE ?

A.M. : Oui, cela peut avoir une réelle influence. Tout dépend des conditions que nous rencontrons et qui ne sont jamais identiques chaque année. Sur la glace vive, il est préférable de partir devant car les clous sont plus efficaces. Si une couche de neige fraîche recouvre le sol, alors les premiers font la trace pour les suivants qui bénéficient de plus d'adhérence. On ne peut pas savoir à l'avance. Ogier avait eu un avantage l'an passé en partant devant le premier jour. Ce n'était plus le cas ensuite. **M.O. :** Absolument. C'est comme sur la terre. Il peut y avoir du balayage qui ralentit les premiers sur la route, notamment lorsqu'il neige. Dans ce cas, il vaut mieux être derrière. ●

LES PALMARÈS

LES LOCAUX EN PÉRIL

Par sa particularité hivernale, le rallye de Suède est sans doute l'épreuve qui est restée le plus longtemps sous l'apanage des équipages scandinaves. De 1950 à 1980, les pilotes locaux règnent en maîtres absolus sur ces routes forestières rapides et étroites, toujours glacées, bordées d'épais talus de neige protecteurs. Les Suédois savent même s'en servir pour corriger une trajectoire trop large en appuyant légèrement l'arrière de leur monture. Les plus grands inscrivent au moins une fois leur nom au palmarès de ce rallye atypique dans le calendrier mondial. Erik Carlsson, Tom Trana, Björn Waldegard, Stig Blomqvist remportent tous au moins une fois « leur » rallye avant qu'il ne compte pour le championnat du monde. Après Per Eklund en 1976 ou Anders Kullang en 1980, la suprématie locale est mise à mal par un pilote venu d'un pays voisin, la Finlande dont une partie a longtemps été annexée par la Suède. Dans cette région à l'ouest d'Helsinki, dont sont originaires des pilotes comme Keke Rosberg ou Marcus Grönholm, le Suédois est toujours considéré comme une langue officielle. Hannu Mikkola devient le premier « étranger » à inscrire son nom au palmarès en 1981. Néanmoins, la victoire se joue toujours entre pilotes du nord et les Finlandais commencent à prendre l'avantage. Ari Vatanen en 1985 est imité ensuite par Juho Kankkunen (1986) Timo Salonen (1987) et Markku Alen (1988). La génération suivante continue à s'imposer régulièrement. Tommi Mäkinen, Marcus Grönholm, Harri Rovanpera qui signera son unique succès mondial, puis plus récemment Mikko Hirvonen et Jari-Matti Latvala ont peu à peu remplacé les Suédois. La dernière victoire d'un pilote local remonte à 1997 avec Kenneth Eriksson. Marié à une Suédoise, Pernilla Walfridsson, le Norvégien Petter Solberg a été fêté en héros, lors de son succès en 2005. Conséquence ou pas du réchauffement climatique, les pilotes latins ou anglo-saxons ont montré qu'ils pouvaient non seulement se mesurer sans palir sur la neige mais qu'ils étaient également capables de s'imposer. Le premier à ouvrir une brèche fut Sébastien Loeb qui l'emporta en 2004. Mais l'Alsacien n'a jamais réussi à reproduire cet exploit, contrairement à Sébastien Ogier qui est le seul « sudiste » à avoir gagné la Suède à deux reprises, en 2013, puis en 2015. Sans le moindre pilote en WRC, depuis que « Pigi » Andersson a mis un terme à sa carrière en rallye, les supporters suédois doivent se rabattre sur les voisins norvégiens pour espérer voir un Scandinave sur la plus haute marche du podium à Karlstad. **E. Bri.**

LES DIX DERNIERS

VAINQUEURS

2005 : Solberg-Mills (Subaru Impreza WRC) ; **2006 :** Grönholm-Rautiainen (Ford Focus RS WRC) ; **2007 :** Grönholm-Rautiainen (Ford Focus RS WRC) ; **2008 :** Latvala-Anttila (Ford Focus RS WRC) ; **2010 :** Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus RS WRC) ; **2011 :** Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus RS WRC) ; **2012 :** Latvala-Anttila (Ford Focus RS WRC) ; **2013 :** Ogier-Ingrassia (VW Polo R WRC) ; **2014 :** Latvala-Anttila (VW Polo R WRC) ; **2015 :** Ogier-Ingrassia.



AUTOhebdo sur votre tablette ou votre ordinateur dès le lundi 15/02 22h. Pour plus d'informations autohebdo.fr



SUÈDE KARLSTAD

DÉCOUPAGE

SECTION 1 (11/02)

1,9 km chronométré
sur 16,85 km

SECTIONS 2-3 (12/02)

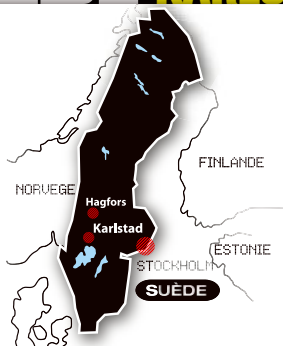
132,5 km chronométrés
sur 578,51 km

SECTIONS 4-6 (13/02)

135,07 km chronométrés
sur 627,68 km

SECTIONS 7-8 (14/02)

61,74 km chronométrés
sur 410,73 km



Parc assistance : Karlstad.

Surface : pistes forestières enneigées ou glacées.

Conditions : hivernales, avec des températures pouvant varier selon les années de +5 à -20 degrés !

Parcours : quasi-identique aux années précédentes avec toujours une première étape en Norvège. Le kilométrage total de spéciales, dont un quart est nouveau, a été augmenté de 23 km.

Engagés : 52 dont 16 WRC (6 officielles et 2 teams), 19 WRC2 et 1 WRC3. 5 équipages français : Ogier-Ingrassia, Camilli-Klinger, Foulon-Delarche, Fabre-Vilmot, Falco-Boueri.

PNEUMATIQUES

24 pour les WRC, 22 pour les autres concurrents

NOUVEAU

Le parc d'assistance n'est plus installé sur l'aéroport d'Hagfors mais beaucoup plus au sud, à Karlstad, la capitale de la région du Varmland. Ce changement allonge les distances en liaison d'environ 200 km.

L'avis technique de Jacques Morelli Michelin Compétition



« Le rallye de Suède est unique en son genre. Pour nous, c'est le moins compliqué à gérer puisque les concurrents utilisent un seul

type de pneumatiques. Sous la neige ou la glace, on trouve la terre gelée. Au Monte-Carlo, nous avons des pneus cloutés mais sur un support asphalté. Tandis qu'en Suède, le pneu doit être très sculpté pour évacuer la neige et des clous avec une forte protusion (dimension extérieure du clou) pour mordre profondément dans la glace. L'adhérence est plus impressionnante que sur la terre. Notre produit est un compromis qui doit être efficace en motricité, en freinage et en tenue latérale dans la neige molle et profonde comme sur la glace vive et parfois même la terre ! »

FEUILLE DE ROUTE

Longueur totale **1633,77 km**

Nombre d'ES **21** (11 différentes)

Cumul ES **331,21 km** (20,3 %)

Nouvelle ES **Svullrya (ES4/7) ;**

Fredriksberg (ES10/13) en sens inverse

ES la + longue **Vargasen (24,7 km)**

ES la + courte **Hagfors Sprint (1,87 km)**

POINT AU CHAMPIONNAT

PILOTES

1	28 pts	OGIER (VW Polo R WRC)
2	19 pts	MIKKELSEN (VW Polo R WRC)
3	15 pts	NEUVILLE (Hyundai i20 WRC 16)

CONSTRUCTEURS

1	25 pts	VOLKSWAGEN
2	25 pts	HYUNDAI
3	18 pts	VOLKSWAGEN II

PALMARÈS

2015 Ogier-Ingrassia (VW Polo R)
2014 Latvala-Anttila (VW Polo R)
2013 Ogier-Ingrassia (VW Polo R)

HORAIRES

JEUDI 11 FÉVRIER

8h00 : shakedown

20h04 : départ Karlstad

20h08 : **ES1 Super Spéciale Karlstad (1,9 km)***

20h48 : parc fermé Karlstad

Vendredi 12 février

6h20 : départ Karlstad

6h40 : assistance Karlstad

8h51 : **ES2 Torsby (16,48 km)**

9h53 : **ES3 Rödjen (18,47 km)**

10h53 : **ES4 Svullrya (24,23 km)**

11h52 : **ES5 Kirkenær (7,07 km)**

12h13 : regroupement Kirkenær

13h59 : **ES6 Kirkenær 2 (7,07 km)**

14h48 : **ES7 Svullrya 2 (24,23 km)**

15h43 : **ES8 Rödjen 2 (18,47 km)**

16h58 : **ES9 Torsby 2 (16,48 km)**

19h02 : assistance Karlstad

SAMEDI 13 FÉVRIER

5h35 : départ Karlstad

5h50 : assistance Karlstad

7h51 : **ES10 Fredriksberg (18,19 km)**

8h59 : **ES11 Rammen (22,76 km)**

10h08 : **ES12 Vargasen (24,7 km)***

11h15 : regroupement Hagfors

13h04 : **ES13 Fredriksberg 2 (18,19 km)**

14h12 : **ES14 Rammen 2 (22,76 km)**

14h53 : **ES15 Hagfors sprint (1,87 km)**

15h40 : **ES16 Vargasen 2 (24,7 km)**

17h39 : regroupement Karlstad

18h11 : **ES17 Super spéciale Karlstad (1,9 km)**

18h41 : assistance Karlstad

DIMANCHE 14 FÉVRIER

5h30 : départ Karlstad

5h45 : assistance Karlstad

7h52 : **ES18 Lesjofors (15 km)**

9h04 : **ES19 Varmullsasen (15,87 km)**

10h07 : **ES20 Lesjofors 2 (15 km)**

11h05 : regroupement Hagfors

12h08 : **ES21 Varmullsasen 2**

Power Stage (15,87 km)*

13h57 : assistance Karlstad

15h00 : podium final

*Spéciales diffusées en direct



SUIVEZ LES
SPÉCIALES
EN DIRECT
SUR AUTOHEBDO.FR

MONTÉ-CARLO SUÈDE
FINLANDE ALLEMAGNE
MEXIQUE ARGENTINE
CHINE FRANCE
PORTUGAL ITALIE
GRANDE-BRETAGNE
POLOGNE AUSTRALIE

COMMANDEZ

votre **HORS-SÉRIE**

6⁹⁰ €

Frais de port
INCLUS*

**EN KIOSQUE
ACTUELLEMENT**

RENDEZ-VOUS SUR

HOMMELL-MAGAZINES

BON DE COMMANDE HORS-SÉRIE

Retournez ce coupon avec votre règlement sous enveloppe affranchie à :

SFEP / HORS-SÉRIE AUTO *hebdo*-WRC 2015 - service abonnements - BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD Cedex



JE SOUHAITE RECEVOIR : _____ exemplaires

+ DVD offert

AU PRIX DE 6,90 EUROS

TOTAL : _____ €

Je règle par :

☐ chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP



Expire fin :

M M A A

Date et signature obligatoires

Code CVV :

0 0 0

Notez les 3 derniers chiffres du N° inscrit au dos de votre carte, près de la signature

☐ Mme Nom : _____

☐ M

Prénom : _____

N°/Voie : _____

Cplt adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

Je laisse mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

N° Tél. : _____

AUTHEVPCHS

E-mail : _____

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres des partenaires sélectionnés par SFEP.



Possibilité d'achat direct par téléphone (carte bancaire) au
01 47 11 22 86 ou par internet sur : www.hommell-magazines.com
* Tarifs France métropolitaine. Autre pays : nous consulter.

Hommell

Les informations recueillies sont nécessaires à la gestion de votre commande et sont communiquées aux partenaires qui en assurent le traitement. Offre valable dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au 31/03/2016. Droit de rétractation dans les 14 jours. Conformément à Loi Informatique et Libertés, vous pouvez y accéder, les rectifier et vous opposer à ce qu'elles soient utilisées à des fins de prospection, en nous écrivant À SFEP, 48/50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

Nous sommes ravis d'accueillir le pilote M-Sport en WRC. Le Niçois succède ainsi à Sébastien Ogier que nous remercions au passage d'avoir accepté

Bonjour à tous. Je suis très content de débiter cette chronique avec les lecteurs d'AUTOhebdo. Le début des reconnaissances du Monte-Carlo a été un moment intense pour moi. Le dimanche soir, lorsque je me suis retrouvé à table avec presque tous les autres pilotes du championnat du monde, j'ai eu l'impression d'entrer dans un nouvel univers. Pour moi, le WRC n'était plus virtuel. La machine était lancée et j'ai été super bien accueilli. Meeke et tous les autres sont venus me saluer. Certains ne me connaissaient vraiment pas du tout comme Mikkelsen ou Paddon. **Ogier devait savoir qui j'étais parce que je suis français et issu comme lui de la filière Rallye Jeunes. Je n'ai pas plus parlé avec lui qu'avec un autre pilote, mais il s'est montré tout de suite ouvert avec moi.** Ça fait toujours plaisir.

Le lendemain matin, je me suis installé au volant de la Volvo que M-Sport met à disposition depuis des années à ses pilotes pour effectuer les reconnaissances. C'est la première fois que j'avais une vraie auto pour bien reconnaître. La pression est montée au fur et à mesure. Pour l'évacuer, j'ai cherché à être le plus concentré possible. Ce qui n'était pas forcément évident dans les premières spéciales que nous avons reconnues, autour du Turini, où là, forcément, beaucoup de gens me connaissent, puisque je suis originaire de la région (*Éric Camilli est né à Nice. Ndlr*). Mais, j'ai commencé à trouver mes marques. Mes notes ne sont pas « mathématiques », c'est plus une question de feeling avec la route et la voiture. J'ai conservé mon système tout en le faisant évoluer.

Mercredi matin, quand les reconnaissances se sont terminées, j'ai vécu encore un grand moment en arrivant à l'assistance M-Sport. Une belle montée d'adrénaline en voyant tout ce public qui nous attendait et ma Ford Fiesta WRC et son numéro 6 avec mon nom écrit sur la fenêtre arrière. À Gap, j'ai enchaîné les interviews jusqu'à tard le soir. J'ai pris beaucoup de plaisir à répondre à tous les journalistes. Je dirai même que je me sentais de plus en plus à l'aise au fil des questions, même en anglais. La conférence de presse officielle a été sympa. C'était un honneur pour moi de me retrouver assis à



DPH / E. BAUDIN

ÉRIC CAMILLI

“JE PRÉFÈRE OUBLIER CET ÉPISODE”

côté de Sébastien Ogier. Le jeudi, je me suis retrouvé sur le port de Monaco pour faire des baptêmes avec des VIP. J'ai notamment embarqué Loris Capirossi (*ancien pilote moto, champion du monde 125 et 250 cm³. Ndlr*). Ce n'était pas stressant, même si tout le monde vous regarde parce qu'il faut faire le show. Je n'aurais jamais imaginé me retrouver dans une telle situation. **Parmi les spectateurs, il y avait ma mère et mon grand-père. Ils viennent très rarement sur les courses. Ils n'en revenaient pas...** Déjà moi j'ai du mal à réaliser tout en le vivant, alors pour eux c'est encore plus dur de croire que tout ce qui arrive est vrai. J'ai senti beaucoup de fierté dans le regard de mon grand-père qui a même rencontré Malcolm Wilson. Je suis entré dans le vif du sujet, lorsque nous avons fait le briefing avant le départ pour parler des conditions météo et du choix des pneumatiques. Malcolm Wilson m'a juste dit de me faire plaisir et que les temps arriveront tout seuls. Je suis parti tranquillement. Sur certaines portions, j'étais « vite », sur d'autres j'allais lentement. C'est un peu de



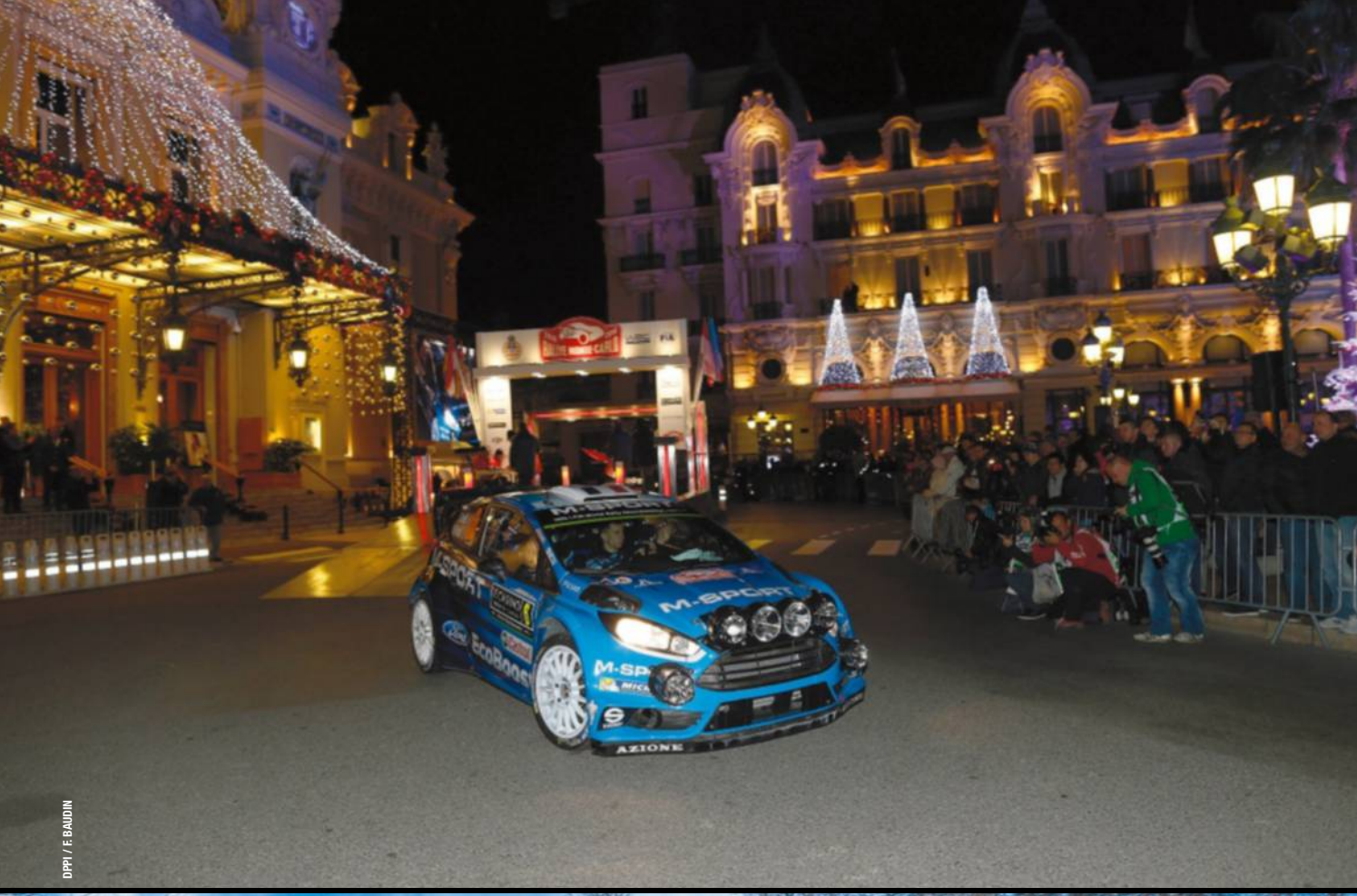
J. LULLIN

de tenir cette chronique durant trois saisons. Et nous souhaitons évidemment à Éric Camilli de marcher dans les traces de son aîné...

ma faute parce que j'utilisais mal la pédale d'accélérateur et, du coup, j'avais des difficultés à descendre les rapports. La première soirée du jeudi m'a servi à m'adapter à la voiture avec des chronos très moyens. Rien n'était facile pour découvrir la Fiesta entre la nuit et les zones verglacées. Le rythme en WRC n'a rien à voir avec le WRC2. Le niveau est nettement plus élevé ! Je ne m'attendais pas à ce que d'entrée de jeu, ça attaque aussi fort. Le vendredi, mes chronos se sont améliorés. Malgré le fait de partir dernier des WRC et donc d'évoluer sur une route sale, le 5^e temps dans l'ES4 m'a fait très plaisir. C'était la bonne surprise du matin. Toute l'équipe était contente. Par moments, j'ai réussi à faire de très bons splits, dont une fois le deuxième juste derrière Ogier. L'après-midi, je suis parti très prudent, notamment

sur la glace. Je suis rentré trop doucement, vers 40 km/h, dans une corde et comme elle était profonde, la voiture n'avait pas assez de vitesse pour revenir sur la chaussée. Elle a été entraînée dans le bas-côté à gauche avant de percuter un arbre à ma hauteur. J'ai eu de la chance de ne pas me faire mal parce que j'avais la tête dans l'arceau... C'est très décevant de sortir ainsi de la route parce que je ne roulais pas assez vite. Sur le moment, je me suis demandé comment j'allais expliquer cet incident à Malcolm Wilson. Je préfère oublier cet épisode et me concentrer sur la Suède (*du 12 au 14 février. Ndlr*). **Plutôt que rentrer chez moi, j'ai préféré rester sur le rallye avec l'équipe. Je suis tellement heureux dans ce team et j'en profite pour me familiariser avec tout le monde, afin de créer un bon état d'esprit.** En attendant de vous raconter ce prochain rallye où je n'ai fait que les reconnaissances l'an passé, je serai en essai quand vous lirez cette chronique. Je vous dis à bientôt.

Salut à tous et encore merci pour votre soutien.



DPPI / F BAUDIN



J. LILLINI



**tous les lundis dès 22 heures sur
SMARTPHONES & TABLETTES**

2€*
le magazine



***au lieu
de 3,95 €
prix kiosque**

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

**Téléchargez gratuitement
l'application Hommell
sur l'App Store et le Play Store
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

Achetez en ligne sur www.hommell-magazines.com

**Abonnement 1 an
Rapidité, économies,
prix garantis toute l'année
Magazine en version numérique**

69€
au lieu de 104 €

**vente au numéro :
2 € version numérique**

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com**

AUTOhebdo

WORLD RACING & COURSES FRANCE

WTCC, DTM, GP2, GP3, F3, WSR, FORMULE E, INDYCAR, NASCAR, ELMS, BLANCPAIN, ERC, GT TOUR, RALLYE FRANCE, RALLYCROSS...

IMSA - 24 HEURES DE DAYTONA

GRANDE PREMIÈRE

LIGIER DEVIENT LE PREMIER CONSTRUCTEUR FRANÇAIS
À S'IMPOSER DANS LA GRANDE CLASSIQUE D'ENDURANCE
AMÉRICAINNE, GRÂCE À SHARP, BROWN, VAN OVERBEEK ET DERANI



COURTESY OF IMSA

SOMMAIRE

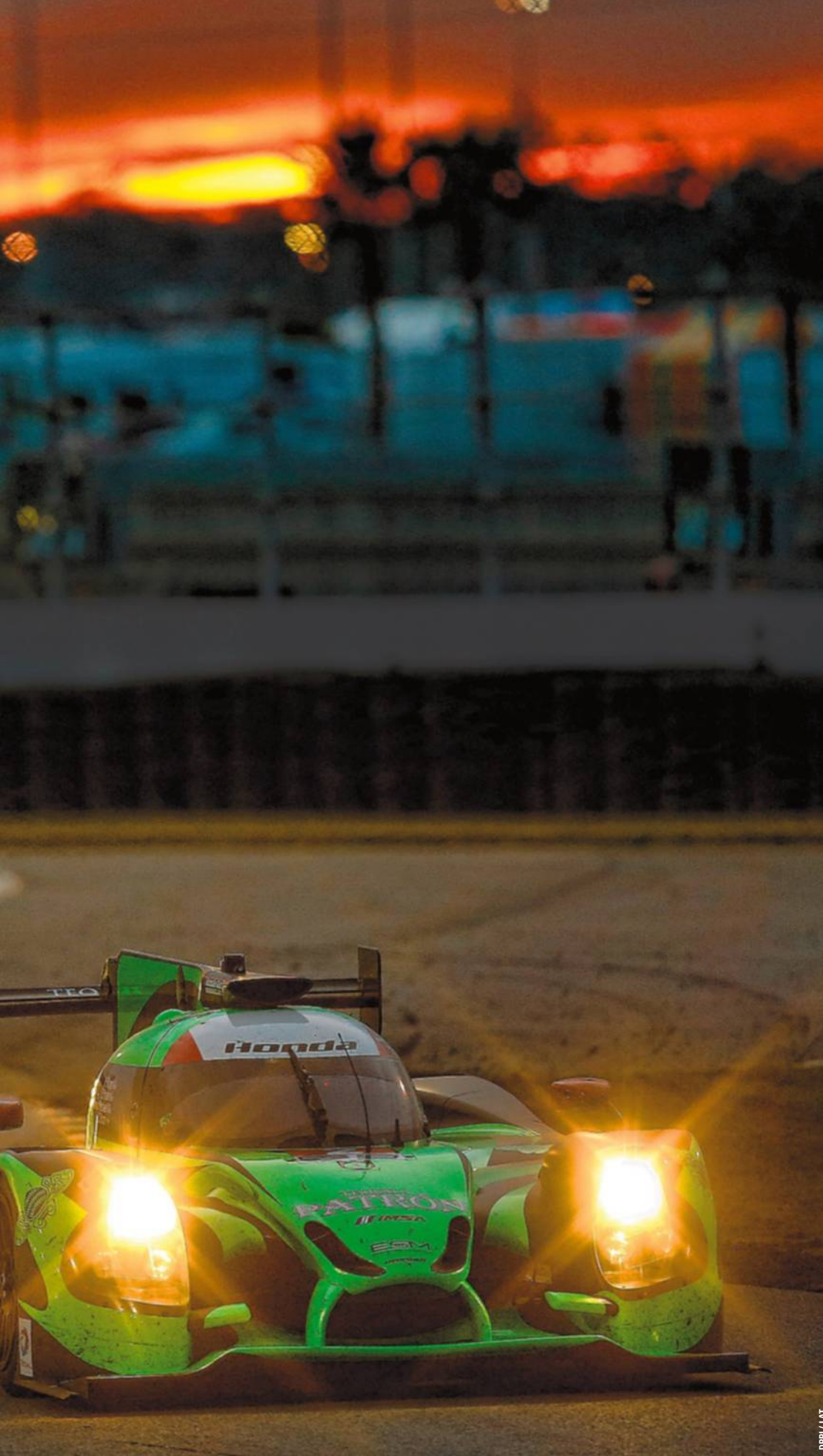
IMSA	
24 H. DE DAYTONA	48
TROPHÉE ANDROS	
SUPER-WBESSE	60

IMSA - 24 HEURES DE DAYTONA

LIGIER CONQUIERT L'AMÉRIQUE

Grâce à une écurie Extreme Speed Motorsports, bien couvée par le Oak Racing, OnRoak Automotive est devenu le premier constructeur français à remporter les 24 Heures de Daytona.

Thibaut Villemant **Envoyé spécial**



DPPI / LAT

Bien cramponné à sa montre Rolex Daytona, Pipo Derani ne comprend pas trop ce qui lui arrive. « *Rubens Barrichello m'a serré la main !* », lâche-t-il bouche bée. Âgé de seulement 22 ans, le petit Brésilien vient de gagner le respect de ses pairs. Encore inconnu des amateurs d'Endurance il y a un an, la dernière pépite dénichée par Philippe Dumas, directeur général de Onroak Automotive/Oak Racing, a fait très fort le week-end dernier. Les 24 Heures de Daytona, il ne connaissait pas. Pas plus que l'équipe Extreme Speed Motorsports dont il défendra les couleurs cette année en Championnat du monde d'Endurance. Mais, malgré son jeune âge, il a fait un sans-faute en Floride, enchaînant les tours tel un métronome. L'exploit est de taille, tout comme celui de Ligier, dont les prototypes sont conçus par Onroak Automotive, au Mans. Grâce à Jacques Nicolet, le regretté grand personnage du paysage du sport automobile français a inscrit dimanche dernier son nom au palmarès du double tour d'horloge floridien. Il aura fallu attendre 54 éditions pour voir un manufacturier tricolore signer pareil résultat. Absourdi, comme bon nombre des membres de son équipe, Philippe Dumas tente de faire le vide dans sa tête, sur un tabouret accolé au camion-atelier. « *J'avais dit à l'équipe que j'avais un bon sentiment.* » Véridique. Avant le départ, ce dernier nous avait confié avoir une carte à jouer, malgré une équipe loin d'être au niveau des favoris. « *C'est un sacré exploit que nous venons de faire là*, poursuit-il en se prenant la tête. *C'est difficile de réaliser.* Jacques et Pierre (Nicolet. Ndlr) viennent de me dire qu'il s'agit de la première victoire d'un constructeur français aux 24 Heures de Daytona, c'est hallucinant. Voilà, aujourd'hui, dimanche 31 janvier 2016 à 14h40, nous avons gagné Daytona. Avec Hexis, avec Oak Racing, j'en ai gagné des victoires. Mais celle-ci, c'est sans nul doute la plus belle... »

Oui, le Oak Racing, nouvelle équipe partenaire de l'écurie américaine Extreme Speed Motorsports, est venu terrasser les mastodontes de l'Oncle ▶

Sam. Balayés les Wayne Taylor Racing et autres Chip Ganassi Racing, dont on ne compte plus les trophées et qui connaissent les moindres rouages du sport automobile à l'américaine. La petite équipe sarthoise est venue faire plier les géants. « Nous connaissons un peu les États-

Unis pour avoir disputé l'intégralité du championnat en 2014 avec notre Morgan, enchaîne Philippe Dumas. Je tiens vraiment à tirer un grand coup de chapeau à « Merlin » (Matthieu Leroy, l'ingénieur de course. Ndlr), qui a vraiment le sens de la course US. Je lui ai fait confiance à 200 % et il

a été parfait. Bruno (Corbe, ingénieur en chef. Ndlr) était en back-up avec les systèmes d'analyse. Avec un équipage ProAm face à des monstres, ce que nous avons fait est fou. Scott Sharp et Johannes Van Overbeek ont été irréprochables, ils ont effectué des triples relais sans rechigner.

Nous avons réussi à les mettre en confiance. Quant à Ed Brown (pilote-propriétaire. Ndlr), il a su s'effacer au profit de l'équipe et de l'entreprise. » Mais très vite, Philippe Dumas revient à son poulain. « De cette édition 2016 des 24 Heures de Daytona, nous retiendrons que c'est Ligier qui



Les Daytona-Prototypes étaient en nombre aux avant-postes, mais c'est bien la Ligier LM P2 qui inscrit son nom au palmarès de cette 54^e édition.

gagné, qu'il s'agit de la première victoire ici d'une LM P2. Mais on retiendra également un nom, celui de Pipo Derani. Il s'est battu avec Kanaan, Dixon, Hunter-Reay, Hartley ou Wurz! Rien que ça. Il a fait preuve d'un self-control et d'une sérénité incroyables. L'année dernière, le début de saison

a été compliqué pour lui. Mais, après Le Mans, il a su hausser son niveau de jeu. Il était stressé par le fait qu'il faille amener du budget pour rouler. Là, quand nous avons signé le partenariat avec ESM et qu'il a su que son père n'allait plus avoir à payer, il s'est métamorphosé. Il a tout

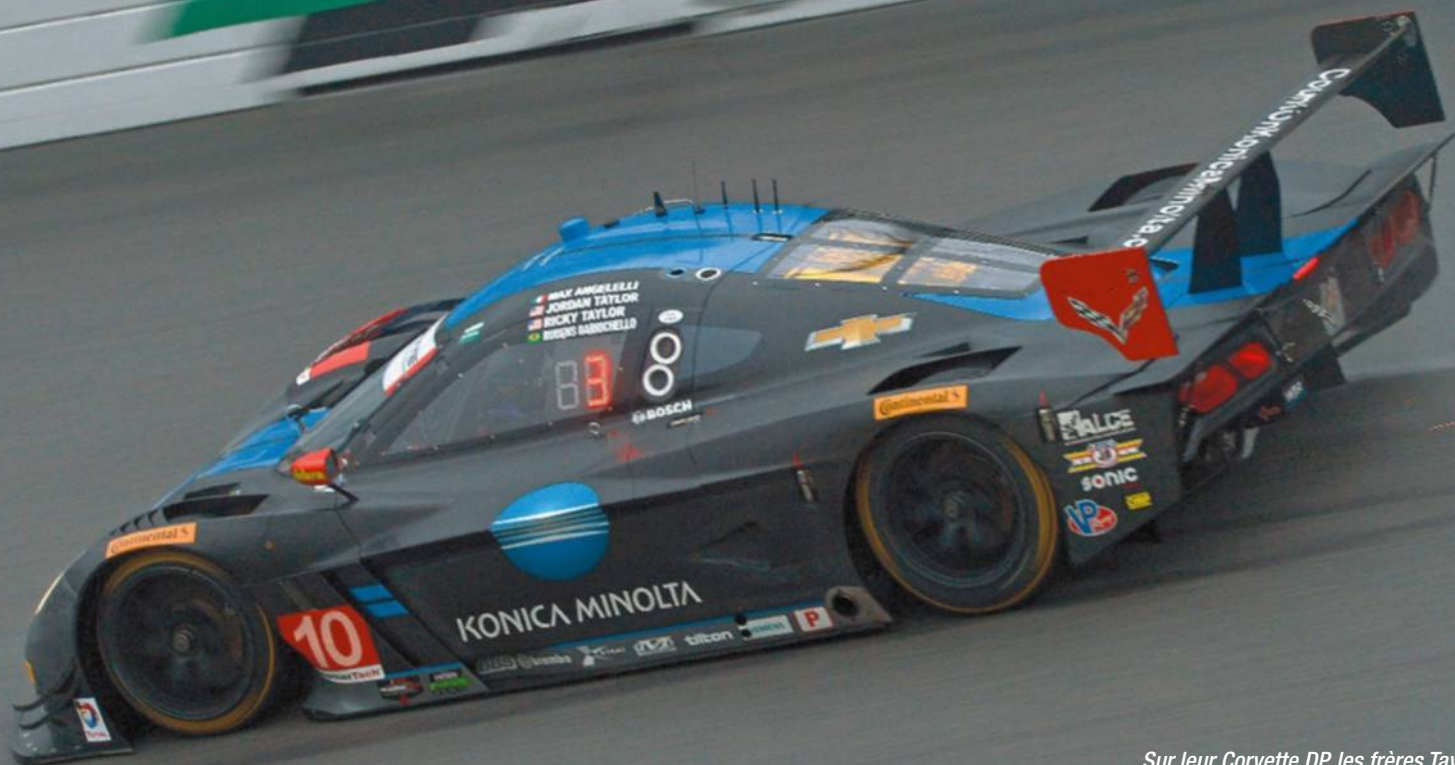
maîtrisé, n'a pas fait une seule erreur. M'a-t-il étonné? J'avoue avoir craint en fin de course, avec un relais final de 2h30, qu'il soit fatigué. Mais il a été impeccable.» Départ, arrivée, neuf heures au volant, et sans mettre une roue dans l'herbe, c'est ce qu'on appelle une copie parfaite. Pourtant, tout ne fut pas simple à en croire le principal intéressé, qui en finit enfin avec les sollicitations médiatiques. « Les dernières deux heures et demie furent très compliquées, avoue-t-il. Les frères Taylor attaquaient fort. Je devais m'atteler à ne pas commettre le moindre faux pas tout en maintenant l'écart, voire en le creusant. J'avais, de plus, une alarme sur le tableau de bord, qui a dû sonner une vingtaine de fois. J'ai vraiment eu peur. Je demandais à la voiture de ne pas me lâcher, pas à trente minutes de l'arrivée.

Mais Matthieu (Leroy. Ndlr) a tout fait pour que je reste calme au volant.» Curieusement, la fin de course, et même la journée du dimanche, a été limpide, non hachée par les incessantes interruptions de course dont les Américains raffolent. Tranquillement, le natif de São Paulo s'en est allé finir le boulot pour « s'offrir » une montre à laquelle, il n'osait rêver. Moins de deux ans après avoir débuté en Endurance, le voilà qui épingle déjà à son palmarès un double tour d'horloge légendaire. « J'ai grandi avec la F1, avoue-t-il. Je nourrissais ce rêve, en grande partie parce qu'Ayrton Senna est Brésilien. Mais j'ai fait le choix, très tôt dans ma carrière, de m'orienter vers l'Endurance, et je dois dire aujourd'hui que je n'aurais pu faire un meilleur vœu. Être en mesure de participer au Mans et à Daytona, les deux ▶



Pipo Derani (à gauche) est l'un des plus jeunes vainqueurs de l'histoire à Daytona. Scott Sharp célèbre pour sa part un second succès, mais c'est aussi une première pour Ed Brown et Johannes Van Overbeek.

1 Le nombre de tour effectué par Ed Brown sous drapeau vert. L'Américain a su faire passer les intérêts de son équipe avant ceux du gentleman driver qu'il est.



DPPI / LAT

Sur leur Corvette DP, les frères Taylor associés à Angelelli et Barbosa ont mené la vie dure à la Ligier des vainqueurs.

tours d'horloge les plus réputés de la planète, c'est incroyable. » Pipo Derani devient ainsi le quatrième vainqueur le plus jeune de l'histoire. Pour les Américains Ed Brown (53 ans) et Van Overbeek (42 ans), c'est aussi une première victoire à Daytona, contre la deuxième pour leur compatriote Scott Sharp (47 ans), champion IndyCar 1996 et lauréat de l'American Le Mans Series 2009 sur une HPD partagée avec Simon Pagnaud. Il s'est en effet imposé il y a vingt ans exactement sur une Riley & Scott notamment partagée avec Wayne Taylor, dont l'équipe a fini deuxième dimanche. « Nous savions que nous devions franchir un palier, a expliqué Scott Sharp après l'arrivée. C'est la raison

pour laquelle nous avons décidé d'associer les meilleurs éléments de notre équipe aux meilleurs éléments de Onroak. Et nous en récoltons déjà les fruits. » Prometteur quand on sait que le Oak Racing, après avoir fait gagner le G-Drive Racing l'an passé dans la catégorie LM P2 du WEC, a noué un partenariat avec l'équipe américaine pour le WEC. Pourtant, quand vers minuit, l'autre Ligier, celle du Michael Shank Racing, a vu son moteur HPD lui faire faux bond, Philippe Dumas a tremblé. Mais il était écrit que la 54^e édition des 24 Heures de Daytona resterait dans l'histoire pour plusieurs raisons. Qui ont pour nom Derani, Onroak et Ligier. ●

Pas de réussite pour Simon Pagnaud et ses équipiers, qui terminent 6^e sur la Corvette DP n°31.



DPPI / LAT

ACO-IMSA divergences d'opinions

► **Pierre Fillon, Frédéric Henry-Biaud et Frédéric Lénart**, respectivement président, membre du comité directeur et directeur de l'ACO, ainsi que Gérard Neveu, directeur du WEC, avaient fait le déplacement à Daytona. L'un des objectifs étaient de finaliser au plus vite le règlement Dpi (pour Daytona Prototype international) censé entrer en vigueur en 2017, outre-Atlantique. La nouvelle catégorie reine du IMSA SportsCar Championship était supposée mettre aux prises des voitures composées d'un des quatre châssis LM P2 imposés par l'ACO (OnRoak/Ligier, Oreca, Dallara ou Riley), sur lequel serait greffé un moteur fourni par un constructeur et une carrosserie disposant de divers éléments rappelant un modèle constructeur en question. Si un concurrent souhaitait venir aux 24 H. du Mans, il lui faudrait en revanche revenir au kit initial utilisé en WEC ou en ELMS, tout en gardant son moteur s'il le désire. Reste que les réunions du week-end dernier n'ont pas été aussi prolifiques que prévues, ACO et IMSA étant ressortis passablement agacés par les exigences de l'un et l'autre. « *Je ne peux malheureusement pas dire grand-chose pour le moment, nous a avoué Pierre Fillon, juste que chacun a ses arguments et que nos philosophies semblent différentes. Il faut absolument définir un règlement, dernier délai, fin février, car la première course pour ces nouvelles voitures, c'est dans un an, ici même. Cela fait un an et demi que nous travaillons sur ce projet au*

sujet duquel nos attentes étaient grandes. Qu'est-ce qui va sortir dans les jours qui viennent? C'est trop tôt pour le dire, puisqu'il y a encore des choses à négocier. Nous sommes partis du principe d'avoir un proto pouvant rouler aussi bien au Mans qu'à Daytona. Ce ne peut être du LM P1, catégorie dont ils ne veulent pas ici. C'était donc du LM P2. Mais nous réservons le LM P2 aux teams privés et nous attachons à ce que les coûts soient contenus. Ici, comme c'est la catégorie reine, ils ont besoin de constructeurs et c'est la raison pour laquelle nous étions tombés d'accord concernant un système de personnalisation de la carrosserie avec des artifices. Mais où va-t-on arriver si, à la fin, la voiture n'a plus rien à voir avec celle qui va courir en WEC? On ne peut plus parler d'un prototype commun. » Est-il encore possible de trouver un terrain d'entente? « *Je ne suis pas en mesure de vous le dire, a reconnu Pierre Fillon. Mais le temps presse...* »

L'IMSA souhaiterait plus de libertés que prévu, ce qui n'est pas pour ravir l'ACO, qui ne voit plus, dans ces futures DPi, un quelconque lien avec leurs LM P2. Les instances américaines aimeraient notamment accepter la HPD ARX-04b que Honda a profondément revue, ce qui ferait entrer, dans la danse, un cinquième fabricant de châssis. Ce qu'ils voudraient, en somme, c'est un règlement se rapprochant grandement du DP actuel, où une Corvette DP peut être basée sur un châssis Coyote (Action Express Racing) comme Dal-



Présent à Daytona, Pierre Fillon, ici en discussion avec un représentant de Mazda, a constaté les divergences de vues entre l'ACO et l'IMSA.

lara (Wayne Taylor Racing), mais en utilisant les quatre châssis autorisés par l'ACO en LM P2. Bentley, qui a participé aux réunions et étudie une éventuelle arrivée dans la discipline, souhaiterait implanter dans un de ces châssis le moteur de sa Continental GT3 coiffé d'une carrosserie conçue par ses soins et non une modification d'une carrosserie existante. Bentley, justement, contrairement à ce qu'ont déclaré certains médias, ne pourra faire son retour au Mans en LM P2. « *Non, ce n'est pas possible*, nous a confirmé Pierre Fillon. *Ils peuvent venir (avec une DPi. Ndlr) mais la voiture ne*

s'appellerait plus Bentley et disposerait d'une carrosserie WEC. En revanche, ils pourraient garder leur moteur. » Des représentants de la marque anglaise étaient à Daytona, preuve d'un intérêt pour l'IMSA. Mais en aucun cas Le Mans fait partie de leurs plans. Nul ne sait donc encore de quoi sera fait ce futur règlement DPi. Mais au vu des positions de chacun, on peine à croire à un accord semblable à celui qui était prévu. Les Américains tiennent à attirer des constructeurs et l'ACO à contenir les coûts dans une catégorie réservée aux privés. Des intérêts bien trop divergents pour concorder. **T.V.**



Jacques NICOLET
Président de OnRoak Automotive et Oak Racing

Après les 24 Heures du Mans en 2013 en LM P2, le WEC en LM P2 en 2013 et 2015, que ressentez-vous cette fois?

Il paraît que c'est la première fois qu'un constructeur français inscrit son nom au palmarès des 24 Heures de Daytona... Wouah! Je ne sais pas quoi dire, je n'arrive vraiment pas à réaliser.

Pourtant la course a été rondement menée...

On peut dire qu'il y a eu l'art et la manière. C'est dans la continuité des résultats de l'année dernière (le G-Drive Racing, couvé par le Oak Racing, a été dans la catégorie LM P2 du WEC avec une Ligier JS P2. Ndlr), mais la course à l'américaine est tellement différente de ce que nous vivons en WEC. Nous avons, une fois de plus, démontré notre savoir-faire, tant OnRoak pour la partie constructeur que le Oak Racing pour la partie exploitation

course. Nous avons réussi à gagner cette course incroyable.

C'est un résultat qui tombe à pic...

Nous n'aurions même pas osé en rêver. Je ne réalise pas l'importance que revêt cette victoire à un moment où nous sommes fermement décidés à installer une partie de nos activités aux États-Unis (Onroak Automotive North America devrait voir le jour d'ici fin 2016. Ndlr), et que nous mettons au point la nouvelle LM P2 2017 (la JS P217, dont les essais en soufflerie ont déjà commencé. Ndlr), le timing ne pouvait être plus parfait. Et ce d'autant plus que Oak Racing entame une collaboration avec Extreme Speed Motorsports en WEC. Un tel résultat ne peut que renforcer une ambiance qui était déjà très bonne.

Si l'on pensait que la Ligier JS P2 du Michael

Shank Racing avait des chances de victoire, on croyait moins en celles du Extreme Speed Motorsports. Qu'en était-il de votre côté?

J'ai une petite pensée pour le Michael Shank Racing, qui n'a pas eu beaucoup de réussite (abandon durant la nuit sur casse moteur. Ndlr). Mais on peut dire que les Ligier et les moteurs Honda ont bien occupé le terrain durant la semaine, tant lors des essais que durant la course. Pipo (Derani) a confirmé tout le bien que l'on pensait de lui, et c'est la raison pour laquelle il est encore des nôtres cette saison. Scott (Sharp) et Johannes (Van Overbeek) ont également fait un boulot incroyable. Pas d'erreurs de stratégie, pas d'erreur de pilotage, c'est ce que l'on appelle une course parfaite.

Propos recueillis par T. Villemant

GT LM

CORVETTE MET LE TURBO... EN SOURDINE



Seule voiture de sa catégorie, avec la Porsche 911 RSR, à ne pas être équipée d'un moteur turbocompressé, l'évolution 2016 de la C7.R n'a pas raté ses débuts, offrant à Chevrolet un deuxième double podium consécutif sur cette épreuve, au terme d'un duel interne mémorable à quelques minutes de la fin. *Thibaut Villemant* Envoyé spécial

Après avoir longuement débriefé avec Marco Ujhasi, responsable des projets GT officiels de Porsche Motorsport, Frédéric Makowiecki se pose quelques instants sur sa voiturette de golf. Le Français, auteur d'une course parfaite sur la 911 RSR n°912, qu'il partageait avec le Néo-Zélandais Earl Bamber et le Danois Michael Christensen, vient de terminer sur la troisième marche du podium du GTLM. Le bilan qu'il dresse de la course est des plus simples et des plus sincères, lui dont la monture a terminé à 12^e des deux Corvette victorieuses. « Leur voiture est légèrement plus forte que la nôtre dans tous les compartiments du jeu, reconnaît le pilote tricolore. Elle est plus stable sur les phases de freinage, jouit d'une excellente motricité et de beaucoup de couple, est à l'aise sur les bosses et dispose d'une très bonne vitesse de pointe. Nous avons eu notre mot à dire, mais quand ils ont commencé à s'énervier, en fin de course, nous n'avons pas été en mesure de suivre le rythme. Mais il ne faut

pas oublier les autres constructeurs. Contrairement au Roar (essais préparatifs de début janvier. Ndlr), BMW a souffert en vitesse de pointe. Or, ici, c'est très pénalisant. Je pense que leur souci venait de la BoP. Ferrari était là également. Pour tous, la déception, c'est Ford, qui a vraiment souffert. Mais de notre côté, nous n'aurions pas pu mieux faire. » La grande bataille annoncée en GTE Pro a bien eu lieu entre les cinq constructeurs présents officiellement, ou presque. Chez Porsche et Corvette, dont les voitures ont été simplement remaniées, les différences concernent le splitter avant, le diffuseur arrière, l'aileron et les bas de caisse. « Cela nous permet de disposer d'une voiture plus polyvalente et d'être plus agressif dans le setup », souligne Mako. Sans surprise, les deux autos ont été relativement fiables, même si la n°911 de Kevin Estre-Patrick Pilet-Nick Tandy a été retardée, à cinq heures du but, par un bris de transmission. Du côté de BMW, Ferrari et Ford, qui présentent tous trois une voiture entièrement nouvelle, ça n'a en revanche pas été le

cas. Ford a vu ses deux GT perdre plus d'une quinzaine de tours d'entrée (voir pages 56-57. Ndlr). Chez BMW, la M6 n°100 de Lucas Luhr s'en est allée taper les piles de pneus après un problème de freins, tandis que chez Ferrari, la 488 GTE n°72 du SMP Racing a été ramenée à son box suite à un souci de turbo. « Les pilotes sont contents même si, pour nous, cette course ressemblait davantage à une séance d'essais, nous a confié Batti Pregliasco, team manager d'AF Corse, qui



La Ferrari 488 Italia a été la plus performante des « nouvelles » GTE à moteur turbo, sa meilleure représentante échouant au pied du podium.

0'034

L'écart séparant les deux Corvette C7.R sur la ligne d'arrivée

couvait l'engagement de l'auto. Nous avons décelé une faiblesse du turbo et avons trouvé de l'huile dans les échappements. Ne souhaitant pas brûler un châssis, nous avons préféré arrêter. D'un point de vue performance, c'est difficile de juger car la BoP, ici, ne nous était clairement pas favorable, et les divers drapeaux jaunes permettent toujours de rester dans le tour du leader. »

Final haletant

La firme au cheval cabré peut tout de même se vanter de voir deux de ses trois 488 GTE aller au bout du tour d'horloge, en l'occurrence celles de Risi Competizione, bien que retardée par un contact, et de Scuderia Corsa. Au départ de cette 54^e édition, nous n'attendions pas forcément le quatuor Alessandro Pier Guidi-Alexandre Prémat-Daniel Serra-Memo Rojas à pareille fête. Quatrièmes à l'arrivée, ce sont pourtant eux qui ont réalisé la plus belle course pour le compte de Ferrari. « Bien que nous n'ayons pas obtenu le résultat désiré, nous avons prouvé que la Ferrari 488 GTE est une voiture compétitive dès sa première sortie », n'hésitait pas à clamer Davide Rigon, qui partageait le baquet de la n°62 de Risi avec Olivier Beretta, Toni Vilander et Giancarlo Fisichella.

Reste que la lutte finale pour la victoire, dans l'ultime relais, a opposé trois voitures ayant déjà fait leurs preuves, à savoir la Porsche n°912 et les deux Corvette... avant que ces deux dernières ne s'en aillent boucler les derniers tours ensemble, laissant sur place leur rivale allemande, l'absence de consignes garantissant un sprint final des plus haletants entre Oliver Gavin et Antonio Garcia. « Nous roulons sans cesse l'un contre l'autre et sommes bons amis, soulignera après l'arrivée le premier nommé, qui était inscrit aux côtés de Tommy Milner et Marcel Fässler. Je le sais intelligent et savais qu'il profiterait de la moindre occasion. À un tour de l'arrivée, en sortant du tri-oval, il a réussi à profiter de l'aspiration, mais il a gardé les freins un peu trop longtemps en entrant dans le virage et il a perdu légèrement l'arrière de la voiture, ce qui m'a permis de m'infiltrer à l'intérieur. Nous ne nous sommes jamais touchés. Je ne pensais d'ailleurs qu'à ça, à la réaction de notre boss Doug Fehan si cela nous était arrivé... Après, je pensais m'être forgé une avance confortable, mais il a encore réussi à revenir. Ce fut vraiment serré... » Pigiste sur



Si la Porsche 911 a su signer la pole position, devant les protos, elle a davantage souffert en course. Elle termine malgré tout troisième.

les épreuves d'Endurance, Marcel Fässler ne pouvait espérer meilleures retrouvailles avec ce constructeur, dont il avait déjà porté les couleurs en 2009. « Je n'avais fait que trois courses avec eux, mais c'était comme si je n'avais jamais quitté l'équipe, avoue le pilote Audi en WEC. Voilà, c'est la première fois que je m'impose à Daytona. Il y aussi Le Mans, Sebring, Spa; il manque juste le Nürburgring... La course était dingue. Ça n'a pas

été facile, au début, de me mettre au niveau de mes équipiers, qui roulent tout le temps avec ce matériel. Mais ils m'ont donné de très bons conseils, et les chronos ont suivi. » En passant près de huit heures au volant, le Suisse de 39 ans a montré être toujours aussi motivé et affûté. Impressionnant, il l'a été. Tout comme son employeur d'ailleurs qui, BoP ou pas, a lancé le week-end dernier un signal fort à ses adversaires. ●

GTD

Rast et Audi remettent ça

► Bien qu'en pleine restructuration (voir Briefing p.5.), le département Audi Customer Racing a pu compter sur l'un de ses meilleurs représentants, René Rast, pour le faire briller. Moins exposée médiatiquement que le GTLM, la catégorie GTD a offert une bataille de tous les instants, n'opposant pas moins de vingt-deux concurrents. À l'arrivée, les trois premiers terminent dans le même tour, regroupés en 6 ». Fabio Babini semblait sur le point d'offrir à la Lamborghini Huracán GT3 du Konrad Motorsport une incroyable victoire. Mais l'Italien, à court de carburant à quelques minutes du terme, a été contraint de ralentir pour passer sous le drapeau à damier en 5^e position. Ce qui n'enlève rien à la probante prestation globale de la dernière création de la marque de Sant'Agata Bolognese, au rapport qualité/prix défiant toute concurrence. Au final, c'est la R8 LMS du Magnus Racing qui a raflé la mise avec, au volant, un



quatuor associant les Allemands René Rast et Marco Seefried aux Américains Andy Lally et John Potter. L'équipe de Salt Lake City (Utah) s'impose donc pour la deuxième fois en cinq ans, elle qui avait déjà triomphé en 2012 avec une Porsche 911 GT3 confiée à Richard Lietz... plus Lally, Potter et Rast. La firme aux anneaux peut surtout s'enorgueillir de voir sa nouvelle R8 LMS épingler à son tableau de chasse une nouvelle course d'Endurance de renom après les

24 Heures du Nürburgring et les 12 Heures de Sepang en 2015, mais aussi les 24 Heures de Dubaï, début janvier. Sur la deuxième marche du podium, on retrouvait Timothy Pappas, Nicky Catsburg, Andy Pilgrim et Patrick Long, qui sévissaient sur une nouvelle Porsche 911 GT3 R type 991, aux couleurs du Black Swan Racing. Les quatre hommes ont devancé la Dodge Viper GT3-R du Riley Motorsports de Keating-Robinson-Mosing-Foss-Faulkner.

T.V.

FORD GRINCE DES DENTS

Très vite minée par des pépins mécaniques, notamment de boîte de vitesses, la GT n'a pas brillé pour sa première sortie officielle. Mais les raisons de croire en son potentiel sont nombreuses.

Thibaut Villemant *Envoyé spécial*

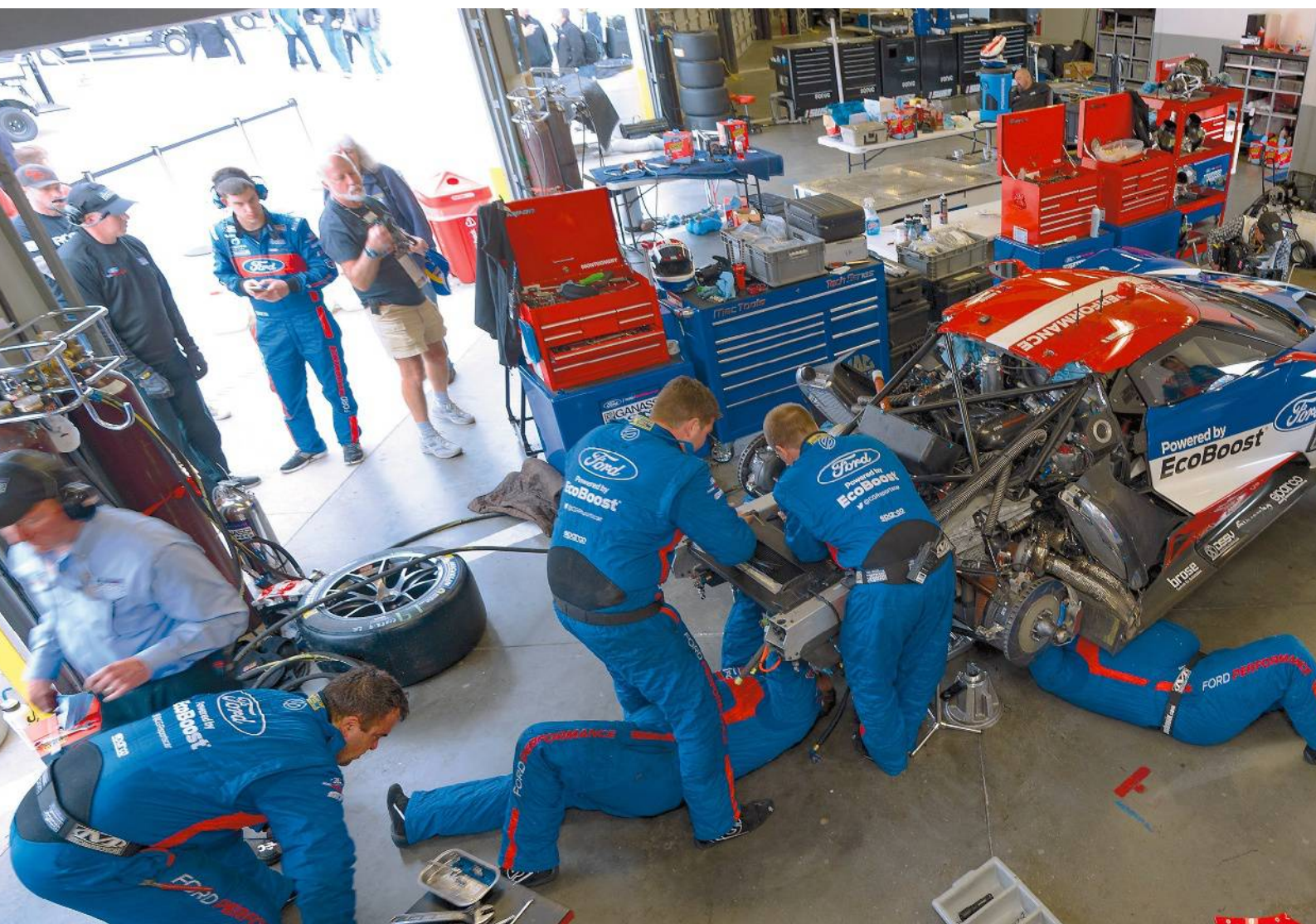
Chargé du relais de départ au volant de la Ford GT n°67, Ryan Briscoe rentre au stand à 14h57, soit 17 minutes seulement après que les hostilités ont démarré. « En abordant le virage n°1, je suis resté bloqué sur le sixième rapport, expliquera par la suite l'Australien. Nous avons essayé de réparer dans la pitlane, en vain, alors nous sommes rentrés au garage. » La voiture-soeur, elle, remontait dans la hiérarchie, Joey Hand s'offrant

même le luxe de s'emparer du commandement du GTLM à 15h17. Un baroud d'honneur de quelques minutes seulement, l'Américain déplorant à son tour, moins d'une heure plus tard, une boîte de vitesses récalcitrante. « La voiture est bloquée en première et nous sommes donc au garage, se désole-t-il alors. Auparavant, une durit de frein a été arrachée lors d'un changement de roue. » Le classement horaire de la deuxième heure est cruel. La n°66 de Joey Hand-Dirk Müller-Sébastien Bour-

dais et la n°67 de Richard Westbrook-Ryan Briscoe-Stefan Mücke sont respectivement 50^e et 53^e. En moins d'une heure et demie, la 54^e édition des 24 Heures de Daytona vient de perdre de son attrait. Il n'y a pas de confrontation directe entre les nouvelles Ford GT et leurs rivales. Très confiant la veille — il affirmait clairement viser la victoire —, Dave Pericak, directeur de Ford Performance, perd son sourire. Beaucoup d'observateurs ont vu les américaines trop belles, trop vites, mais l'expérience ne

s'achète pas.

Regardant de loin ses camarades jouer la victoire, les deux voitures flanquées de l'ovale bleu sont reparties à l'assaut du Daytona International Speedway. La n°66 passera finalement sous le drapeau à damier à la 7^e place de sa catégorie, à 32 tours des vainqueurs, et la n°67 au 10^e, à 162 tours. Au moment de dresser le bilan, les sentiments sont mitigés, mais Mike Hull, directeur du Chip Ganassi Racing, sait trouver les mots justes pour convaincre





Le coup d'essai est manqué. Mais Bourdais n'est pas inquiet.

FORD MOTORSPORT

ses troupes du bienfait de l'expérience. « Nous avons eu, en 24 heures, tous les soucis possibles et imaginables et plus de contrariétés que lors de toutes nos séances d'essais réunies, plaisante-t-il. Pour être honnête, nous n'avons jamais, non plus, vécu une séance vierge de tous soucis, mais c'est bien la première fois que nous sommes confrontés à ce problème de

boîte de vitesses. Voilà, nous nous devons de faire rouler cette voiture en conditions de course, ce qui nous a permis de cerner certains de ses points faibles. Maintenant, à nous d'y remédier. Personnellement, j'estime que c'est un bon début. Dès mardi, nous allons tous nous retrouver pour débriefer, des pilotes aux préposés au plateau-repas. Nous avons posé la première brique et allons nous attacher à poser la deuxième. Nous allons y aller pas à pas... » Pericak, lui, parvient moins à masquer sa déception. « C'est ça, l'Endurance. Clairement, nous ne nous attendions pas à rencontrer tous ces problèmes, nous a-t-il confié. Boîte de vitesses, électronique, durit de frein arrachée... Ce ne sont pas des soucis insurmontables, mais suffisants pour nous empêcher de faire la course que nous voulions. Le point positif est que la voiture a vraiment affiché un très bon niveau de performance. Elle est donc bien née, à nous de la fiabiliser. » La n°67 a d'ailleurs signé le deuxième meilleur tour en course de la catégorie, à seulement 0"3 de la référence. « Je

ne m'attendais à ce que nous rencontrions des soucis, mais pas de taille à nous retenir tout ce temps au garage, nous a lâché, de son côté, Sébastien Bourdais. Quand elle fonctionne correctement, la voiture est vraiment bien. Il nous faut travailler encore un peu l'équilibre et nous manquons de grip mécanique. Mais c'est normal, vu où nous en sommes dans le développement. La voiture n'est pas encore passée au « shaker », nous n'avons pas encore joué avec les géométries de suspension, des éléments ayant une grande incidence sur le fonctionnement de nos pneus Michelin. Les tests se sont, en effet, bien passés, mais rien ne remplace la course. Nous avons découvert des petites choses comme une porte qui a du mal à se fermer, les incidences de variation de régime moteur engendrée par les interventions de la voiture de sécurité, ou un flexible mal protégé que l'on peut arracher en changeant une roue. Ça, c'est une question d'expérience. » À Sebring (16-19 mars), les Ford auront une revanche à prendre. ●



La n°67 a signé le 2^e meilleur tour en course de la catégorie GT LM.

FORD MOTORSPORT



Les problèmes mécaniques ont trop rapidement contraint les deux Ford GT à passer de longues minutes au garage.

FORD MOTORSPORT

QR?

Stefan MÜCKE

Si le résultat est décevant, que retiendriez-vous de la première sortie en course de la Ford GT ?

Nous avons rencontré divers petits soucis, mais c'est plutôt bien d'y faire face tôt dans la saison et cela nous a également permis d'apprendre beaucoup de choses. Il nous faut voir les choses de manière positive : les deux voitures ont vu l'arrivée de leur premier double tour d'horloge et nous avons prouvé qu'elles étaient dans le rythme de leurs rivaux.

Des problèmes de boîte de vitesses avaient-ils déjà été rencontrés en essais ?

Pas à ma connaissance. Mais la course et les essais sont deux mondes bien différents. Quand vous êtes seul sur un circuit, votre voiture ne subit pas les différents régimes de voiture de sécurité, les pit-stops précipités, etc. C'est une somme de petites choses qu'il nous faut apprendre. La voiture est toute neuve. Il n'y a aucune raison de s'inquiéter et je suis confiant quant au fait que, la prochaine fois,



FORD MOTORSPORT

tous les problèmes seront résolus et nous serons en mesure de rejoindre l'arrivée sans souci.

Êtes-vous confiant quant à son potentiel ?

Nous avons transformé cette course en séance d'essai grandeur nature pour accumuler les kilomètres et avons pu voir que nous étions dans le rythme. Cette voiture va très vite gagner des courses, j'en suis persuadé.

Est-ce très différent de l'Aston Martin que vous aviez l'habitude de piloter ?

C'est difficile de comparer, car les architectures des deux voitures sont très différentes et le règlement a changé, les GTE générant plus d'appui et étant plus puissantes dorénavant. Mais je peux vous assurer que je me suis très vite senti à mon aise dans la Ford GT.

Propos recueillis par T. Villemant

GTLM/GTE

UNE **BoP** MIEUX BALANCÉE

L'étalonnage des performances entre toutes les GT semble plus fiable que par le passé. Le spectacle n'en sera forcément que meilleur.

FORD MOTORSPORT

Si le tandem ACO / FIA et l'IMSA ne semblent pas prêts à s'accorder sur la future réglementation DPI (voir pages 53. Ndlr), les deux parties sont plus que jamais ravis de leur collaboration concernant le GTLM, appelé GTE dans les championnats régis par le club sarthois. Afin d'établir une Balance de Performance (BoP) la plus équitable possible, les outils et les façons de faire ont été mutualisés. Tests sur piste à Ladoux (piste privée de Michelin, en Auvergne), sur tapis, en soufflerie à l'échelle 1, au banc d'essai... Rien n'est laissé au hasard et les constructeurs peuvent de moins à moins flouer les autorités dans le but d'obtenir une BoP plus favorable. « La FIA, l'ACO et l'IMSA travaillent très bien ensemble,

se réjouit Pierre Fillon, président de l'ACO. C'est la première course et c'est donc l'IMSA qui a finalisé la BoP, mais Thierry Bouvet (Délégué technique international à l'ACO. Ndlr) et Denis Chevrier (délégué technique à la FIA. Ndlr) sont là. Ils partagent les données et analysent celles de la course de façon à améliorer encore la BoP, en vue des 6 Heures de Silverstone (manche d'ouverture du WEC, le 17 avril. Ndlr). Il y a vraiment un bon travail de fait. » Le contrôle de richesse et de pression de suralimentation des moteurs turbocompressés, en vogue dans la catégorie, a notamment été au centre des attentions ; BMW, Ford et Ferrari ayant opté pour ce type de motorisation. Certains ont d'ailleurs été rappelés à l'ordre durant la semaine. Il y a fort à parier que tous n'ont

pas dévoilé, sur cette première course de la saison, le plein potentiel de leur machine. Celui des Ford GT reste difficile à cerner tant elles ont été retardées. Mais le chrono de 1'44"012 signé par la Corvette C7.R n°3 d'Antonio García, à quelques minutes du baisser du drapeau à damier, tend à prouver que les américaines n'ont pas tout donné. Reste qu'au jeu du meilleur tour en course, les cinq constructeurs présents se tiennent en 0"6. Si faire entrer, dans une même fenêtre de performance, une Corvette propulsée par un V8 atmo central avant et une Ford GT à V6 turbocompressé central arrière, ne sera jamais une mission aisée, il y a de bonnes raisons de penser que la Balance de Performance de cette catégorie prêterait moins à polémique que par le passé. **T.V.**

QUALIFICATIONS

Comment une **GTLM** a-t-elle pu signer la pole position ?

► Avec un meilleur chrono absolu signé par Nick Tandy (Porsche 911 RSR), les qualifications ont offert une feuille de classement bien étrange. Deux raisons expliquent la hiérarchie dessinée. La première est la météo et le format de la séance. L'IMSA fait partir les catégories les unes après les autres, les GTD précédant les GTLM, les PC puis les Prototypes. Ces derniers ont dû composer avec une pluie s'intensifiant au fil du temps. Pour preuve, une seule voiture de la catégorie reine a réussi à devancer l'Oreca 09 FLM la plus rapide, à savoir la BR01-Nissan de Mikhail Aleshin, alors que, sur le sec, l'écart dépasse les trois secondes. La deuxième est la monte pneumatique. Si les GTLM sont chaussées par Michelin, les autres classes le sont par Continental. Or, dans ces conditions difficiles, Bibendum est intouchable, et Continental très peu à son aise. Cependant, l'IMSA décidant de placer, sur la grille, les catégories les unes après les autres, c'est bien Mikhail Aleshin qui s'est élancé en tête. Mais le poleman de cette 54^e édition restera bel et bien Nick Tandy. **T.V.**

1 En installant samedi après-midi, pendant 27 tours, sa DeltaWing en tête de l'épreuve, Katherine Legge est ainsi devenue la première femme de l'histoire à mener les 24 Heures de Daytona.



IMSA

VITE

LEXUS

Jeune espoir de l'IndyCar Series, Sage Karam a été recruté par F Performance Racing, qui alignera une Lexus RC F GT3, en GTD, sur certaines manches. L'objectif avoué de l'équipe de Paul Gentilozzi est bien de préparer un programme complet, comprenant plusieurs voitures, en 2017. Le jeune pilote Américain de 20 ans épaulera donc son compatriote Scott Pruett, de 35 ans son aîné.

HOMMAGE

Les deux 911 RSR officielles arboraient, sur leur passage de roue arrière-gauche, un drapeau allemand et un nom, celui d'Angelique Kerber. Quelques heures avant le départ, l'ambassadrice de Porsche avait réussi l'exploit de battre Serena Williams en finale de l'Open d'Australie de tennis.

DELTAWING

Omniprésente en tête de la course durant les quatre premières heures, la Panoz DeltaWing DWC13 a dû renoncer, après qu'Andy Meyrick a violemment percuté une Oreca 09 FLM arrêtée sur la piste.

PC



DPI/LAT

Animée par de nombreux accrochages, la course en Prototype Challenge a vu triompher l'Oreca 09 FLM n°85 du JDC-Miller Motorsports pilotée par Miller-Goikhberg-Simpson-Koch. Inscrit sur la n°88 de Starworks Motorsport, le Suédois Felix Rosenqvist, champion d'Europe FIA F3, n'aura pas parcouru le moindre mètre en course, sa voiture ayant été victime d'un accident après 179 tours et avant qu'il ait pu en prendre le volant.

Le saviez-vous ?

► Si l'on a parlé toute la semaine de 54^e édition, ce n'était en réalité que le 50^e anniversaire des 24 Heures de Daytona. En effet, longue de 1000 km en 1959, de trois heures en 1962 et 1963, puis de 2 000 km en 1964 et 1965, cette grande classique floridienne n'est un double tour d'horloge que depuis 1966. Cette année-là, la victoire était revenue à une Ford GT Mk II alignée par Shelby. **T.V.**

QR Alexander WURZ

Pilote de la Riley-Ford n°01

Vous avez terminé 5^e de vos premières 24 Heures de Daytona. Quel bilan tirez-vous ?

Nous avons été en lice pour la victoire pendant plus de vingt heures, jusqu'à ce que nous rencontrions un petit souci technique (*sur-chauffe*). Ndlr. Mais j'ai pris énormément de plaisir.

Était-ce réellement la première fois que vous aviez l'opportunité de disputer cette épreuve ?

Oui. J'ai toujours voulu y prendre part car, à mes yeux, il existe quatre grandes classiques en sport prototypes, à savoir les 12 Heures de Sebring (*vainqueur en 2010 avec Peugeot*). Ndlr. Petit Le Mans (*vainqueur en 2011 sur Peugeot*), les 24 Heures de Daytona et, bien évidemment, les 24 Heures du Mans (*vainqueur en 1996 sur une TWR-Porsche et en 2009 avec Peugeot*). J'en avais fait trois, il me manquait celle-ci.

Vous aviez annoncé en novembre que vous preniez votre retraite. Saviez-vous déjà que vous prendriez part aux 24 Heures de Daytona ?

Non, pas du tout. Chip (*Ganassi*). Ndlr. et Mike Hull (*directeur du Chip Ganassi Racing*). Ndlr. m'ont appelé le jour même de l'annonce de ma retraite. Ce fut une situation



IMSA

un peu embarrassante. Ils m'ont demandé si je me sentais de le faire. Je n'ai pas raccroché parce que j'ai peur ou parce que je ne suis plus dans le coup. Je savais que mon mois de janvier serait plutôt cool et leur ai donc répondu que si ça ne les dérangeait pas de faire rouler un retraité, alors j'étais partant.

Vous aviez beaucoup de choses à découvrir. Que retiendrez-vous ?

C'est la première fois que je roulais sur un ovale et j'ai trouvé ça plutôt sympa. Quand vous êtes plusieurs de front, coincé entre une autre voiture et le mur, avec 10 cm de chaque côté, ça fait drôle ! Pour eux, c'est une habitude, ils ont la sensation de vous laisser beaucoup de place, mais je peux vous garantir que ça procure une montée d'adrénaline. Il est facile de faire une erreur et

Le casque du retraité autrichien n'aura pas eu le temps de prendre la poussière...

j'en ai d'ailleurs fait une en qualifications (*sous la pluie*). Ndlr. C'est également la première fois que je travaille avec un spotter, en l'occurrence Max Papis, et je suis forcé de reconnaître que ça m'est d'une grande aide. C'est de la course à l'américaine, et c'est génial de pouvoir enfin y goûter réellement.

Y a-t-il d'autres courses que vous aimeriez découvrir ?

Tant que je suis en forme, pourquoi ne pas refaire des courses de temps en temps ? On pourrait me revoir ici. Mais hormis le rallycross, non. J'aimerais goûter à ce que mon père a fait (*prénomme Franz, celui-ci a été titré à trois reprises champion d'Europe de rallycross*). Ndlr. Mais je peux vous assurer que je ne prendrai plus part à une saison dans son intégralité. **Propos recueillis par T. Villemant**

Classement IMSA

30-31 janvier. Manche 1/12

Qualifications

1. K. Estre-P. Pilet-N. Tandy (Porsche 911 RSR n°911) 2'01"408 (1^{er} GTLM), 2. E. Bamber-M. Christensen-F. Makowiecki (Porsche 911 RSR n°912) à 0"9, 3. J. Edwards-L. Luhr-G. Rahal-K. Wittmer (BMW M6 GTLM n°100) à 1"0, 4. A. Pier Guidi-A. Prémat-M. Rojas-D. Serra (Ferrari 488 GTE) à 1"9, 5. O. Beretta-G. Fischella-D. Rigon-T. Vilander (Ferrari 488 GTE n°62) à 1"9, 6. M. Fassler-O. Gavin-T. Milner (Corvette C7.R n°4) à 2"5, 7. B. Auberlen-A. Farfus-B. Spengler-D. Werner (BMW M6 GTLM n°25) à 2"5, **8. T. Drissi-M. Dumwright-B. Gaugh-J. Mowlem** (Oreca 09 FLM n°20) à 4"3 (1^{er} PC), **9. M. Aleshin-K. Ladygin-M. Mediani-N. Minassian** (BR01-Nissan n°37) à 4"3 (1^{er} P), **10. J. Bergmeister-P. Lindsey-M. McMurry-N. Siedler** (Porsche 911 GT3 R n°73) à 4"3 (1^{er} GTD), etc.

Course

1. E. Brown-L.-F. Derani-S. Sharp-J. Van Overbeek (Ligier JS P2-Honda) les 736 t. en 24h00'34"607 (1^{er} P), 2. M. Angelelli-R. Barrichello-J. Taylor-R. Taylor (Corvette DP n°10) à 26"1, 3. R. Dalziel-R. Hunter-Reay-M. Goossens (Corvette DP n°90) à 1'27"6, 4. F. Albuquerque-J. Barbosa-C. Fittipaldi-S. Pruett (Corvette DP n°5) à 5 t., 5. B. Hartley-A. Priaux-L. Stroll-A. Wurz (Riley Ford n°01) à 11 t., 6. J. Adam-D. Cameron-E. Curran-S. Pagnaud (Corvette DP n°31) à 12 t., **7. M. Fassler-O. Gavin-T. Milner** (Corvette C7.R n°4) à 14 t. (1^{er} GTLM), 8. A. Garcia-J. Magnussen-M. Rockenfeller (Corvette C7.R n°3) à 14 t., 9. E. Bamber-M. Christensen-F. Makowiecki (Porsche 911 RSR n°912) à 14 t., 10. A. Pier Guidi-A. Prémat-M. Rojas-D. Serra (Ferrari 488 GTE n°68) à 15 t.,..., **14. A. Lally-J. Potter-M. Seefried-R. Rast** (Audi R8 LMS n°44) à 33 t. (1^{er} GTD),..., **18. K. Koch-M. Goikhberg-C. Miller-S. Simpson** (Oreca 09 FLM n°44) à 34 t. (1^{er} PC), etc. **MT: Derani** 1'39"102.

Championnats

P: 1. Brown-Derani-Sharp-Van Overbeek 36 pts., 2. Angelelli-Barrichello-J. Taylor-R. Taylor 33, 3. Dalziel-Hunter-Reay-Goossens 31, 4. Albuquerque-Barbosa-Fittipaldi-Pruett 29, 5. Hartley-Priaux-Stroll-Wurz 27, etc.

PC: 1. Koch-Goikhberg-C. Miller-Simpson 36 pts., 2. Merzon-Eversley-Yount-M. Lewis-Falb 33, 3. Drissi-Dumwright-Gaugh-Mowlem 31, etc.

GTLM: 1. Fassler-Gavin-Milner 36 pts., 2. Garcia-J. Magnussen-Rockenfelder 33, 3. Bamber-Christensen-Makowiecki 31, 4. Pier Guidi-Prémat-Rojas-Serra 29, 5. Auberlen-Farfus-Spengler-D. Werner 27, etc.

GTD: 1. Lally-Potter-Seefried-Rast 36 pts., 2. Pappas-Catsburg-P. Long-Pilgrim 33, 3. Keating-G. Robinson-Mosing-Foss-Faulkner 31, etc.

TROPHÉE ANDROS - SUPER-BESSE

C'EST LA LUTTE FINALE

Pendant que Jean-Philippe Dayraut décrochait sa troisième victoire de la saison, Franck Lagorce profitait de l'unique manche programmée sur cette avant-dernière étape pour combler son écart avec le leader, Jean-Baptiste Dubourg. Avec le calcul des décomptes, les deux hommes aborderont à égalité l'ultime épreuve de Saint-Dié-des-Vosges, dans dix jours. **Jean-Claude Romec**

Sur l'épreuve de Lans-en-Vercors, qu'il avait nettement dominée une semaine plus tôt, Franck Lagorce avait déjà rattrapé une grande partie de son retard sur Jean-Baptiste Dubourg, leader dès la première heure de cette édition 2015-2016. En Auvergne, l'ex-pilote F1 se devait de poursuivre cette opération sous peine de voir s'échapper ses chances de décrocher un premier titre en Andros. Mais la tâche s'avérait ardue. En plus de devoir piloter une voiture lestée au maximum (60 kg), suite à ses deux victoires en Isère, il allait falloir composer avec une seule manche à Super-Besse, en raison des conditions climatiques régnant sur cette station de faible altitude (1300 m). Comme de coutume en effet, les pluies diluviennes et les bourrasques effacèrent rapidement toute trace de neige sur le tracé.

Dans ces conditions, le pilote du Dacia Lodgy

n'a pas pu accomplir de miracle : suite à des problèmes de freins qui le handicapèrent en Q1, Lagorce ne pouvait se qualifier aux avant-postes et terminait au pied du podium, avec la seule satisfaction de voir son rival terminer derrière lui. Ainsi, au jeu du décompte des deux plus mauvais résultats, Lagorce revenait à la hauteur du leader du Trophée, dont la première grosse erreur de l'hiver pourrait lui coûter cher. Auteur d'un tête-à-queue dans la Q2, « JB » Dubourg devait en effet se contenter d'une maigre 6e place au départ de la finale, un rang qu'il ne parviendra pas à améliorer à l'issue de celle-ci. « *Lorsque vous n'avez qu'une course au programme, il est impératif d'entrer rapidement en action, analysait Dubourg. Mon quatrième temps en première manche qualificative correspondait à nos attentes. Malheureusement, mon tête-à-queue me fait ensuite perdre de précieux points. Il faut maintenant se focaliser sur*

l'étape de Saint-Dié-des-Vosges, une course où nous avons signé de très bons résultats l'hiver dernier (victoire en duo avec Marlène Broggi, alors que la manche était hors championnat. Ndlr) » Sur cette pénultième étape de l'hiver, l'aîné de la fratrie n'était pas le seul à souffrir, puisque Andréa Dubourg cassait, pour sa part, la direction de sa Clio. Une course décidément à oublier pour le DA Racing.

La 54^e de Dayraut

Tout heureux qu'il était de sa bonne opération au classement général du Trophée, Lagorce a toutefois été devancé par les deux principaux animateurs de l'édition précédente, Jean-Philippe Dayraut et Olivier Panis, ainsi que par un Adrien Tambay qui signait là son quatrième podium consécutif. Le triple tenant du titre a été, pour sa part, intouchable sur le circuit auvergnat, long de 800 mètres, à sa propre surprise. « *Je suis vraiment heu-*



Au classement du Trophée, Franck Lagorce a rejoint Jean-Baptiste Dubourg (au second plan, à gauche).



Troisième victoire de la saison pour Dayraut, qui oublie un peu ses soucis de la fin d'année 2015.

TROPHÉE ANDROS / B. BADE

reux car nous n'avions jamais été compétitifs sur ce tracé, lâchait ainsi Dayraut. Cette année, nous avons trouvé les bons réglages, même avec 40 kg de lest. J'espère que les progrès réalisés aujourd'hui vont encore nous permettre de briller à Saint-Dié, pour finir ce Trophée Andros en beauté ! » Le pilote Mazda France s'offre ainsi un troisième succès personnel cette saison, le cinquante-quatrième de sa carrière en Andros, même s'il sait depuis longtemps qu'il devra céder sa couronne dans les Vosges. Olivier Panis, qui s'était mis le premier en évidence en signant le meilleur temps de la première séance de qualification aux commandes de son Audi A1 Quattro, devant Lagorce, a dû s'incliner dans la chasse

à la pole position devant Dayraut, auteur du meilleur chrono de la Q2. En finale, le Toulousain résistait jusqu'au bout aux attaques du Grenoblois. Rendez-vous est donc pris pour la finale de Saint-Dié-des-Vosges qui, contrairement à l'hiver dernier, jouera un rôle clé pour le titre. Le lauréat 2015-2016 sera de toute façon inédit, puisque ni Dubourg ni Lagorce n'ont encore épinglé le Trophée Andros à leur palmarès. Les deux protagonistes arriveront sans lest embarqué. « Je suis serein, car la dynamique est bonne et l'auto est parfaite, concluait le second nommé. J'espère que les conditions nous permettront de courir à Saint-Dié. » Dans le cas contraire, il serait sacré, au bénéfice des victoires (4 à 2).

ERDF TROPHÉE ANDROS

Nathanaël Berthon à domicile

► En bon Auvergnat, c'est la course qu'il ne voulait pas rater. Mission accomplie pour Nathanaël Berthon qui s'imposait à domicile devant un fan club très motivé, s'offrant ainsi une deuxième victoire consécutive après Lans-en-Vercors. Deuxième, Aurélien Panis a réussi à conserver sa position de grille, contrairement à Franck Lagorce et Matthieu Vaxivière qui

se sont fait souffler la politesse par Louis Gervoson, auteur pour sa part d'un quatrième podium, et par le tout jeune Nyls Stievenart (15 ans). Tout comme Berthon, Vincent Beltoise avait signé une semaine plus tôt sa première victoire de la saison, mais l'étape auvergnate était à oublier puisqu'il s'est retrouvé bloqué à la 7e place. Vaxivière conserve les commandes et se



trouve en très bonne position pour coiffer la couronne dans dix jours.

J.C.R.

TROPHÉE ANDROS / B. BADE

Classement TROPHÉE ANDROS

30-31 janvier. Manche 6/7

Course Élite Pro : 1. J.-P. Dayraut (Mazda 3) 60 pts., 2. O. Panis (Audi A1 quattro) 56, 3. A. Tambahy (Audi A1 quattro) 53, 4. F. Lagorce (Dacia Lodgy) 50, 5. B. Rivière (Citroën DS3) 48, 6. J.B. Dubourg (Renault Clio 3) 46, 7. T. Heikkinen (Mazda 3) 44, 8. O. Pernaut (Citroën DS3) 40, etc.

Course Élite : 1. E. Bénézet (Dacia Lodgy) 60 pts., 2. S. Pussier (Citroën DS3) 57, 3. M. Laffite (Citroën DS3) 52, 4. D. Thoral (Mazda 3) 50, 5. C. Beroujon (Ford Fiesta) 47, 6. L. Daziano (Audi A1 quattro) 45, 7. M. Broggi (Renault Clio 3) et C. Jouet (Renault Clio 3) 44, etc.

ERDF Électrique : 1. N. Berthon 36 pts., 2. A. Panis 34, 3. L. Gervoson 28, 4. N. Stievenart 26, 5. M. Vaxivière 25, 6. F. Lagorce 24, etc.

CHAMPIONNATS

Élite Pro : 1. J.B. Dubourg 582 pts (492 après décompte), 2. Lagorce 571 (492), 3. Tambahy 547 (463), 4. Rivière 539, 5. A. Dubourg 493, 6. O. Panis 491, 7. Pernaut 480, 8. Heikkinen 460, 9. Dayraut 444, 10. Fontanel 425, etc.

Élite : 1. Thoral 599 pts (502 après décompte), 2. Bénézet 594 (515), 3. Pussier 549, 4. Beroujon 530, 5. Daziano 511, 6. Broggi 496, 7. Laffite 477, 8. Wolff 445, etc.

Électrique : 1. Vaxivière 354 pts., 2. A. Panis 321, 3. Ferrier 308, 4. Lagorce 302, 5. V. Beltoise 290, 6. Gervoson 269, etc.

STARS SUR GLACE

Renaud Lavillénie haut perché

► En marge des épreuves habituelles, la manche de Super-Besse accueillait une course spéciale au cours de laquelle se sont affrontés, au volant des Andros cars, trois grands champions olympiques français : les nageurs Florent Manaudou et Camille Lacourt, ainsi que le sauteur à la perche, Renaud Lavillénie, recordman du monde de la spécialité. Laury Thilleman, miss France 2011 et marraine du Trophée Andros électrique, complétait le plateau. Le spécialiste du dos s'est incliné de justesse en demi-finale, devant son ami de bassin, sept fois champion du monde, alors que Lavillénie prenait le meilleur sur Laury Thilleman. La finale opposait donc deux champions olympiques sacrés à Londres 2012. Et à l'issue d'une bataille farouche, c'est Renaud Lavillénie qui avait le dernier mot.

J.C.R.



Laury Thilleman et les trois champions : Florent Manaudou, Renaud Lavillénie et Camille Lacourt.

TROPHÉE ANDROS / B. BADE

VITE

ELITE

Vainqueur de la seule course au programme, Eddy Bénézet est doublement heureux puisqu'il devance son rival Didier Thoral au jeu des décomptes des plus mauvais résultats. Dans cette catégorie aussi, la finale de Saint-Dié sera décisive.

FÉMININES



Pour sa deuxième saison seulement en Andros, Clémentine Lhoste (17 ans) file vers son premier titre, après une septième victoire le week-end dernier en Auvergne.

TROPHÉE ANDROS / B. BADE



Renault exposera notamment l'Alpine A442B lauréate au Mans en 1978.

L'ACO EN PREMIÈRE LIGNE DE RÉTROMOBILE

L'Endurance et l'Automobile Club de l'Ouest seront à l'honneur du 3 au 7 février à l'occasion de Rétromobile 2016, qui se tient cette semaine dans les pavillons 1 et 2.2, Porte de Versailles à Paris. Le salon des voitures anciennes fera la part belle à l'organisateur du Championnat du Monde d'Endurance et des 24 Heures du Mans, qui fête cette année son 110^e anniversaire. Plusieurs pièces issues de la collection ACO seront présentées, dont la Porsche 904 GTS que Michelin utilisait pour ses essais et qui suit actuellement une restauration complète. Les missions de l'ACO contre les dangers inhérents à la circulation routière, ou encore la recherche de l'amélioration des voies et leur signalisation, ainsi qu'à la création d'infrastructures seront également mis en avant. Rétromobile offrira en outre ses habituels stands, avec les présences de nombreuses marques telles que Maserati, Bugatti (avec son concept Vision

Gran Turismo), Porsche (avec la remise des prix du Concours de restauration Classic) ou encore Renault avec une exposition dédiée aux 115 ans de passion sportive de la marque, alors que le Losange s'apprête à revenir officiellement en F1 en 2016. Le stand Lukas Hüni AG sera une nouvelle fois un arrêt obligatoire pour tous les amateurs de modèles rares, bien souvent issus de collections privées et donc peu visibles pour le grand public. Un autre moment fort du salon sera à n'en point douter la vente aux enchères de la maison Artcurial (vendredi et samedi), avec en particulier la mise à disposition de cinq Ferrari d'exception : une 335 S Spider Scaglietti de 1957 (collection Pierre Bardinon), une 250 GT SWB Berlinetta de 1963 (collection Antoine Midy), une Testarossa Spider de 1986 fabriquée spécialement pour Gianni Agnelli, une 250 GT Cabriolet Série 2 de 1962, ayant appartenu au Roi du Maroc (collection Adrien Maeght) et une 365 GTB/4 Daytona de 1972. **P.T.**

VITE



Notre collaborateur, le photographe Bernard Asset, exposera plusieurs de ses photos d'archives lors de Rétromobile, dans la Galerie des Artistes, pavillon 1, dont ce cliché du regretté Elio de Angelis, décédé accidentellement, il y a 30 ans, sur le circuit Paul-Ricard. Mais Prost, Ligier, Mansell et encore Senna seront également à l'honneur. Des photos en séries limitées de différents formats jusqu'à 80x120 cm seront en vente.

RÉTROMOBILE

BIBLIO

Les voitures mythiques au cinéma

Dans certains films, les voitures tiennent une place au moins aussi importante que les acteurs. Les auteurs de ce livre ont pris le parti de les regrouper en fiches détaillant d'une part l'auto en elle-même, puis sa contribution au 7^e art, le tout complété de nombreuses anecdotes. Ancien élève de l'école Michelin, Philippe Loirat croque les autos, tandis que Philippe Chanoinat est à la plume. La balade est agréable à suivre, et s'adresse aussi bien aux cinéphiles qu'aux aficionados du sport automobile. **J.-C.R.**



Éditions Jungle. 56 pages, 11,95 euros.

Garage de Paris - Volume 2

Sur la lancée d'un premier opus à succès, le dessinateur Bruno Bazile et l'auteur Dugommier récidivent avec leurs histoires nostalgiques qui trouvent leur origine au Garage de Paris tenu par l'oncle Marcel. Spécialisé dans la réparation de vieilles autos, celui-ci a de l'anecdote à revendre. Citroën DS23, Dauphine, Peugeot 404, Simca 1000 ou encore Jaguar Type E sont au menu de cette BD au style franco-belge, qui rend hommage à l'âge d'or de l'automobile. **J.-C.R.**



Éditions Glénat. 48 pages, 13,90 euros.

WEEK-END TV

FORMULE 1 BUENOS AIRES (4^e manche)

Qualifs	samedi 15h55	D	CANAL+ SPORTS
Course	samedi 19h50	D	CANAL+ SPORTS
	dimanche 11h25		

24 HEURES DE BATHURST ND

À VOIR OU À REVOIR

USC 24 HEURES DE DAYTONA (1^{re} manche)

vendredi 22h05, samedi 9h55, 14h50, 19h50, lundi 18h55, mardi 11h50	MOTORS TV
---	-----------

TROPHÉE ANDROS (1^{re} manche)

mercredi 18h25, jeudi 13h10, vendredi 8h, 23h, samedi 15h45	MOTORS TV
---	-----------

D : en direct ; ND : non diffusé

REPORT

ERC Le rallye Liepaja, qui devait ouvrir la saison 2016 de l'ERC ce week-end, a été repoussé à une date ultérieure, encore inconnue à ce jour, en raison des conditions météorologiques trop

clémentes. Les organisateurs ont mis en avant la sécurité des concurrents et des spectateurs pour prendre cette décision. Le championnat d'Europe des rallyes débutera donc à la mi-mars, aux Canaries.

Infos pratiques

Rétromobile, du 3 au 7 février, Pavillon 1 et 2.2. Paris, Porte de Versailles (accès Métro lignes 4 ou 12, arrêt Porte de Versailles, T2, arrêt Porte de Versailles)

Horaires : Mercredi 3 février 2016 : 10h-22h Jeudi 4 février 2016 : 10h-19h Vendredi 5 février 2016 : 10h-22h Samedi 6 février 2016 : 10h-19h Dimanche 7 février 2016 : 10h-19h

Tarifs : Plein tarif : 16 euros sur internet / 18

euros sur place. Gratuit pour les moins de 12 ans
Site internet : <http://www.retromobile.com> À noter que l'application mobile (iOS, Android) comprend cette année un audio-guide, en plus de toutes les informations pratiques.

votre **HORS-SÉRIE**

Frais de port
OFFERTS*

**EN KIOSQUE
LE 11 FÉVRIER**

HOMMELL-MAGAZINES



Retournez ce coupon avec votre règlement sous enveloppe affranchie à :

SFEP / HORS-SÉRIE ECHAPPEMENT - CALENDRIER 2016 - service abonnements - BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD Cedex

JE SOUHAITE RECEVOIR : _____ exemplaires

+ DVD offert

AU PRIX DE 7,90 EUROS

TOTAL: €

Je règle par :

☐ chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

Expire fin :

Code CVV :

Notez les 3 derniers chiffres du N° inscrit au dos de votre carte, près de la signature

☐ Mme Nom :

☐ M

Prénom :

N°/Voje :

Cplt adresse :

Code postal :

Ville :

Je laisse mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

N° Tél.:

E-mail :

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres des partenaires sélectionnés par SFEP.

Possibilité d'achat direct par téléphone (carte bancaire) au
01 47 11 22 86 ou par internet sur : www.hommell-magazines.com

* Tarifs France métropolitaine. Autre pays : nous consulter.

Hörmann ^{GRUPE}

Les informations recueillies sont nécessaires à la gestion de votre commande et sont communiquées aux partenaires qui en assurent le traitement. Offre valable dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au 31/05/2016. Droit de rétractation dans les 14 jours. Conformément à Loi Informatique et Libertés, vous pouvez y accéder, les rectifier et vous opposer à ce qu'elles soient utilisées à des fins de prospection, en nous écrivant A SFEF 48/50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE SITE DES PETITES ANNONCES AUTOHEBDO

POUR PARTICULIERS



VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC **AUTOhebdo
C'EST 100% EFFICACE !**

Amateur de belles carrosseries, passionné de grosses cylindrées et de véhicules de compétition, collectionneur de voitures anciennes

CE SITE EST POUR VOUS !

40€

4 parutions magazine
+ 4 semaines sur le site

**DÉPOSEZ VOS ANNONCES SUR
ANNONCES.AUTOHEBDO.FR**



Nous acceptons uniquement les annonces liées au sport automobile ventes de voitures de compétition, voitures sportive, 4x4, SUV... Vous pouvez également déposer vos annonces pour les pièces détachées, accessoires, documentation, etc... correspondant à ces univers automobiles.

**PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS,
TEAMS ET PILOTES** (prix hors frais techniques)

**Vous avez un besoin,
Location, Vente, Annonce d'évènements...
Nous avons la solution...**

Contactez Xavier

Tél. : 01 46 94 84 24 - Fax : 01 46 94 00 98
xpaindavoine@profil-1830.com



Format 1/8° avec forfaits dégressifs inclus :

À partir de 2 parutions minimum
L 95,5 x H 57,25 mm

• **PAVÉ SPÉCIAL VENTE DE VÉHICULE** **350€ HT**
175€ l'unité soit les 2 annonces à :

• **PAVÉ SPÉCIAL OFFRE D'EMPLOI** **660€ HT**
330€ l'unité soit les 2 annonces à :

Autres formats disponibles et publicité
sur **AUTOhebdo.fr**, nous consulter.

• Prime de bienvenue : -5 %

• Couplage avec **Echappement** : -10 %

Retrouvez également
votre annonce dans
la version numérique
du magazine !

Profil 1830, 134 bis rue du Point du Jour
92100 Boulogne-Billancourt

RÉSERVATION J-7 AVANT PARUTION

VENTES AUTO

VENDS

CATERHAM R300 - 2012

A participé à une seule compétition.
Excellent état
Avec carte grise

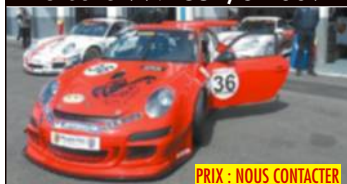


39 000 € TTC

04.66.37.24.43

A VENDRE

Porsche 997 CUP/S 2009



PRIX : NOUS CONTACTER

- Révision moteur et boîte faite fin 2015
- 11900 Km
- Entretien et révision faite chez Raymond Boutinaud Racing

01.43.86.88.11



SEAT Supercopa 2010, 330 cv, moteur boîte 4 courses + roues + pièces + réservoir complémentaire pour courses de 24h.
Tél.: 06 70 72 75 67 (dépt. 16). **35 000 €**

VENTES MONOPLACES

VENDS

FORMULE RENAULT - 2014

Excellent état
A participé à une seule saison
VdeV monoplace en 2014



55 000 € HT

04.66.37.24.43

VENTES PROTOTYPES

LIGIER JS51B - 2010



Voiture en très bon état, équipé avec Shiftec Paddle Shift, 2D mini dash, aéro kit amélioré, réservoir neuf. 3722 km, seulement track days & tests. 4 roues additionnels. **€ 31'000 HT**

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch

LIGIER JS51B - 2011



Voiture en très bon état, équipé avec Shiftec Paddle Shift, 2D midi dash, aéro kit amélioré, tests divers. 4 roues additionnels. **33'000 € HT**

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch



NORMA 2006 excellent état + pièces + roues. Réservoir remplacé. Tél.: 06 70 72 75 67 (dépt. 16). **25 000 €**

VENTES ACCESSOIRES / PIÈCES

2 PNEUS AR Slick Avon large F1 - offert collection **AUTOhebdo** de 1976 à 2014. Le tout. Tél.: 02 35 34 74 22, après 20h (dépt 76). **400 €**.

4 AMORTISSEURS Clio Williams, 2 AV, 2 AR. Très bon état. Tél.: 06 81 00 70 72. **Faire offre**

VENTES DOCUMENTATION

AFFICHES 24 Heures du Mans auto et moto 1979 à 2013. Tél. : 02 43 03 92 07 (dépt. 53).

AUTOhebdo n°1 à 2000, reliés. Sport Auto n°1 à 350. Tél.: 06 11 72 28 66 ou 04 93 45 29 21 (dépt. 06). **Faire offre**

SUR AUTOhebdo.fr
VIVEZ EN LIVE TOUTE L'ACTUALITÉ
DU SPORT AUTOMOBILE

REVUES automobile de 1960 à 2014 + livres à l'unité ou lot. Tél.: 0 6 14 32 59 10 (dépt. 73).
Faire offre

DIVERS

RECHERCHE généreux Pilotes qui donneraient leur combinaison, ou leur casque de course. Merci. Tél.: 06 84 58 09 00, le soir (dépt. 49).

PARTICULIERS
Service Petites Annonces

VOS ANNONCES EN LIGNE SUR
annonces.autohebdo.fr

DEMANDE D'EMPLOI

Recherche emploi toutes catégories
INGÉNIEUR COMPÉTITION

Ingénieur DATA
Champion du monde WEC LMP2

Compétences :

- Data / systèmes
- Suivi kilométrique / Build sheet
- Électricité / électronique
- Gestion atelier / logistique
- Stratégie / règlement
- Mécanique / Setup
- Organisation séances d'essais + rapports

antoine.martin89@orange.fr



Prestations de services pour le sport automobile

- Freelance
- Préparation
- Magasin en ligne
- Dépôt-vente
- Impression 3D
- Stickers

www.racetivity.fr contact@racetivity.fr 06 09 35 45 19
ZI en Jacca - 8, place de l'Echut - Bat 20 - 31770 Colomiers - France

EN VENTE

LOTUS 2/11 BLUE 2012
EXIGE S 220 BLUE 2007
ELISE MK1 TITANIUM 1999
ELISE 111 JAUNE 1998

Lotus Th. Verhiest
Le spécialiste LOTUS en Belgique
www.lotus-verhiest.com
Joseph Plateau straat 5
8400 Oostende
Tél. : + 32 59 51 81 55

A VENDRE

TEAM MORAND VEND
UNE MORGAN LMP2 EVO
PRÊTE À ROULER DANS L'ÉTAT.



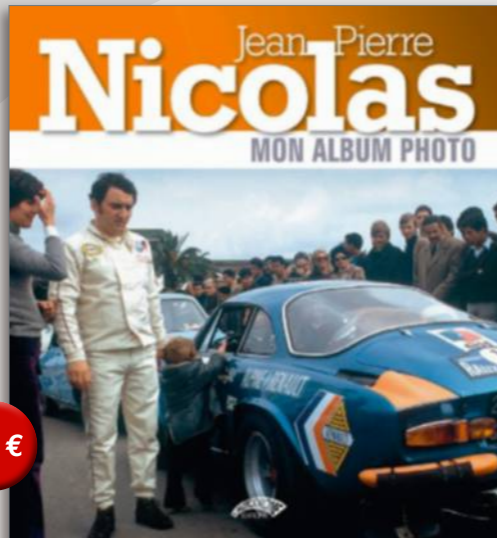
220.000 € DÉPART ATELIER

Pour plus d'informations :
info@teammorand.net **+41 26 436 14 53**



JEAN-PIERRE NICOLAS*
MON ALBUM PHOTO

*SORTIE PRÉVUE LE 15 DÉCEMBRE 2015



23x25 cm - 128 pages

32 €

Jean-Pierre Nicolas lui-même **montre** et **commente** ses **photos**, prises tout au long de sa **carrière de pilote**, notamment en **Renault 8 Gordini** et sur **berlinette Alpine**. **Champion du monde** des rallyes en 1973 avec l'équipe Alpine, mais aussi **vainqueur du Rallye de Monte-Carlo** sur Porsche, **Nicolas** est l'un des **meilleurs pilotes** des années 1960 et 1970.

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR
www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP - SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD
RCS NANTERRE B 333 454 148 - SA AU CAPITAL DE 4110336€

BON DE COMMANDE



À compléter et à retourner avec votre règlement à :
SFEP - Service VPC
BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Hommell

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir exemplaire(s)

JEAN-PIERRE NICOLAS*
MON ALBUM PHOTO

au prix de 32 € + 6 € de frais de port et d'emballage

Total : x 32 € + 6 € = €

☐ Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

ou

☐ Je règle par carte bancaire N°

Expire le ... Signature :

Nom/Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : @ :

Droit de rétraction dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétraction dans les sept jours.

SCOP/CAH

déBRIEFING <

Au vu de tout le travail qui a été abattu en si peu de temps, voir nos deux voitures prendre le départ a été extrêmement gratifiant. **J'ai assisté aux premiers coups de crayon de cette Ford GT, puis à sa construction, et aujourd'hui, je la vois passer sous le drapeau à damier des 24 Heures de Daytona.**

C'est une sensation indescriptible. Pour être tout à fait honnête, au

vu de la façon dont se sont déroulés nos essais, nous nous attendions à un meilleur résultat. Mais il faut savoir être pragmatique. C'est la première fois que nous venons ici et la première sortie en compétition de cette voiture totalement nouvelle. Nous avons fait tout notre possible pour que ce programme soit une réussite. **Mais s'il y a bien une chose que nous ne pouvons acheter, c'est le temps.** J'aurais adoré arriver cette semaine avec une voiture ayant déjà une demi-saison dans les roues. Cette épreuve n'est assurément pas la plus facile des entrées en matière. Le point positif est que la GT est rapide. Or, je préfère débiter avec une auto vélocé que je sais pouvoir rendre fiable, plutôt que d'avoir une auto fiable mais que je ne saurai pas amener à un niveau

de performance convenable. Quand nous aurons résolu nos problèmes, nous serons là. Mais ne perdons surtout pas de vue que l'objectif premier est les 24 Heures du Mans. Quand les gens évoquent la GT, ils pensent au triplé de 1966, que nous voulons commémorer en juin. Mais ils oublient les grosses difficultés rencontrées en 1964 et 1965. Malheureusement,

nous ne pouvons nous payer le luxe, cette fois-ci, de perdre deux ans durant avant de toucher le Graal. **Il nous faut gagner dès cette année ! Je préfère donc rencontrer ces soucis aujourd'hui, les comprendre, repartir en essais pour casser le maximum de pièces possible, afin d'arriver au Mans avec une voiture solide.** Car pour gagner, il faut avant tout finir. Je tiens à féliciter Corvette, qui a été très fort aujourd'hui. Mais Porsche n'a pas été en reste. Quant à Ferrari, ils ont fait du meilleur job que nous, avec une voiture également toute nouvelle, et ils vont encore progresser. La concurrence est là, les 24 Heures du Mans vont être incroyables en GTE Pro. Devant, ça va se battre comme des chiffonniers et nous entendons bien participer à la fête.

Raj Nair

Vice-président exécutif de Ford Motor Company

AUTO
hebdo



« PLUS DE 43 % DE RÉDUCTION » par rapport au kiosque

NOUVELLE FORMULE D'ABONNEMENT

BULLETIN D'ABONNEMENT

☒ **OUI** je profite de votre offre exceptionnelle d'abonnement - je paierai à partir du 2^{ème} mois

**Organisme créancier : S.F.E.P. 48/50 BD Sénard - 92210 ST-CLOUD. Tél 01 47 11 22 86 (coût appel local)
N°ICS : FR64ZZZ403930. RCS Nanterre B 333 454 148 au capital de 4 017 024 €.**

AUTO
hebdo

LIEU DE SIGNATURE

ΔΙΤΗΡΒΑΓ



YVAN MULLER

4 TITRES DE CHAMPION DU MONDE WTCC

*La maîtrise de la glisse
est à votre portée !*

LIKE NOWHERE ELSE

Imaginez glisser sur un lac gelé à plus de 200 km/h en toute sécurité.

Imaginez choisir parmi une flotte de 30 véhicules exceptionnels : Lamborghini, Porsche, Maserati, Nissan GT-R, ...

Imaginez développer vos talents grâce à un coach personnel.

Imaginez piloter jusqu'à 250 km par jour sur des circuits de F1 légendaires reproduits à l'échelle 1 sous licence officielle :



NÜRBURGRING



SILVERSTONE



PAUL RICARD

EXPERT OU NOVICE, DÉCOUVREZ L'EXPÉRIENCE ULTIME DU PILOTAGE SUR GLACE - RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT POUR LA SAISON 2016.